

La carga dinámica de la prueba dentro del proceso contractual de transporte marítimo bajo conocimiento de embarque

The dynamic burden of proof inside the contractual shipping contract process under bill of lading

JOHANNA ALEJANDRA MORALES ARAGÓN

Estudiante de Derecho de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad de San Buenaventura Cali. Ponente del Congreso Internacional de Derecho Procesal a través del Semillero de investigación de Derecho Procesal de la Universidad de San Buenaventura Cali.
E-mail: alejandraogi1@hotmail.com

Resumen

Este artículo forma parte de una investigación que tiene como objetivo el análisis de la carga dinámica de la prueba en los contratos de transporte marítimo de mercancías, bajo la modalidad de conocimiento de embarque y según lo estipulado en el nuevo Código General del Proceso que rige hoy en Colombia. Asimismo, hace un recorrido por las legislaciones nacionales e internacionales que regulan este tipo de acuerdos, los pronunciamientos de la Corte Constitucional y las opiniones de los tratadistas, todo ello con el fin de confrontar la funcionalidad del documento denominado conocimiento de embarque o *Bill of Lading* (B/L, por sus iniciales en inglés) y la importancia probatoria que tiene. Posteriormente, se hará una propuesta encaminada a la solución de los problemas encontrados.

Palabras clave: conocimiento de embarque, B/L, contrato, transporte marítimo, carga dinámica de la prueba.

Abstract

This article is part of a research that aims to analyze the dynamic load test in contracts for carriage of goods under the bill of lading

document, considering the effect of the new General Code of Procedure in Colombia. It aims to give a tour of the international and national legislation governing the issue, the rulings of the Constitutional Court and the opinions of the writers to confront the functionality of the document called Bill of lading or B/L and the evidentiary importance. Then there will be a proposal to solve the problems encountered.

Keywords: bill of lading, B/L, contract, shipping contract, burden of proof.

Fecha de postulación: Enero de 2013

Fecha de aceptación: Junio de 2013

Introducción

El presente artículo, se inscribe en un proyecto de investigación que indaga sobre la aplicabilidad de la carga dinámica de la prueba de un proceso contractual de transporte marítimo de mercancías bajo la modalidad de conocimiento de embarque, en vigencia del *Código General del Proceso* en Colombia.

El transporte marítimo se remonta a los principios de la historia (prehistoria) por la necesidad que tenía la población de concentrarse en las orillas de los ríos y en las costas marítimas. Con el desarrollo del comercio y ante la necesidad de los pobladores de transportar sus mercancías, los comerciantes vieron como ineludible la ejecución de un contrato de transporte marítimo de mercancías y para el siglo XIV ese acuerdo empezó a ser acompañado de un documento accesorio llamado "conocimiento de embarque", como un recibo no negociable emitido por un armador (propietario de una nave) por la carga recibida destinada a un comerciante que no pretendía viajar con sus bienes. "El recibo habría contenido declaraciones en cuanto al tipo y cantidad de bienes enviados y la condición en que fueron recibidos" (Paredes, 2011, p. 45), el cual podía ser modificado en cuanto a su normatividad por las partes intervinientes, con base en las condiciones y conocimientos que el armador tenía al respecto. Para Paredes, esta libertad condujo a situaciones de abusos y anarquía

interpretativa, lo que originó la necesidad de contar con reglamentaciones de aceptación común que impidieran los excesos y pusiera orden al caos, lo que dio paso a las llamadas Reglas de Hamburgo.

Se propuso, entonces, un formulario de conocimiento de embarque que pudiera ser usado por todos y que no fuera objeto de alteraciones. Sin embargo, esta estructura voluntaria no logró funcionar, pues en la práctica se recurrió a la fórmula de vaciar estas reglas en un convenio o tratado internacional. De esta manera, el gobierno de Bélgica celebró una conferencia diplomática en Bruselas en la cual se aprobó la unificación de ciertas reglas relacionadas con los conocimientos de embarque, convenio que se denominó Reglas de la Haya.

Ello no significó que las Reglas de Hamburgo se quedaran atrás en la reglamentación de dicho documento, pues su definición todavía se seguía basando en sus principios. Estos explicitan que el conocimiento de embarque o *Bill of Lading* (B/L por sus iniciales en inglés),

[...] es un documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo y acredita que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías, y en virtud del cual éste se compromete a entregarlas contra la presentación del documento. Constituye tal compromiso la disposición incluida en el documento según la cual las mercancías han de entregarse a la orden de una persona determinada, a la orden o al portador (Reglas de Hamburgo, artículo primero).

Una vez descritos estos antecedentes que más adelante se profundizarán, se hace necesario precisar el tema en el ámbito nacional. Esta concreción comprende el Código de Comercio, que regula el conocimiento de embarque como un documento ejecutado para fines del contrato de transporte marítimo y que posee la característica de ser título valor; el Código Aduanero, que especifica la necesidad de este documento para la presentación –o, más bien, exportación e importación– de la mercancía; y el Código General del Proceso, relacionado con la carga dinámica de la prueba.

Existen diferentes regulaciones respecto del conocimiento de embarque, pero ninguna reglamenta lo puede ocurrir en caso de pérdida del documento o su inexistencia por no haberse suscrito un acuerdo, en situaciones de siniestro que afecte la mercancía. Es decir, según la concepción del derecho desde la cual se enfoca el conocimiento de embarque, se pueden obtener diferentes resultados.

Por otra parte, la carga dinámica de la prueba consagrada en el Código General del Proceso también varía en relación con el conocimiento de embarque, ya que según esta normatividad es facultativo de las partes suscribir este documento para que adquiera valor probatorio.

El conocimiento de embarque tiene, sin duda, una función probatoria. Por medio de él surgen a la luz un contrato de transporte marítimo y las condiciones en que se basa. Documenta el contrato, pero no es necesario para su existencia. El conocimiento de embarque, además de su amplitud y complejidad, es un título representativo de mercancías objeto del transporte (artículo 767 del Código de Comercio) y en este sentido no solo permite que el tenedor pueda reclamar la mercancía en el lugar de su destino, sino también negociarla; es decir, es un título de tradición. Asimismo, el Código de Comercio le otorga la calidad de título valor, previo el cumplimiento de los requisitos

que exige la ley para su circulación (artículo 621), sin dejar de lado la responsabilidad del endosante (artículo 770).

Ahora bien, en cuanto a la carga o mercancía, la regulación vigente determina que esta incluya en el proceso el respaldo de una aseguradora o la cotización equivalente a su valor. No obstante, este mandato no se cumple la mayoría de las veces, lo que complejiza aún más el problema de las salvedades y las responsabilidades a la hora de un siniestro. Por evidente que pueda parecer, es absolutamente necesario especificar los términos Incoterms (términos de comercio internacional) en la carta de instrucciones y en el contrato, ya que de acuerdo con los términos que estipulen las partes, así mismo obrará su responsabilidad.

Todo lo anterior explica el problema central de la investigación, ya que en relación con la parte procesal –y por ende, con la función probatoria del documento– no se tiene un conocimiento específico del momento en que las partes deben aportar las pruebas. Todo se rige bajo la consigna de que “quien la pide o la tenga la aporte”; incluso si una de las partes tiene en sus manos una prueba que la otra requiere, esta última la puede solicitar. Sin embargo, cuando de la carga dinámica de la prueba dentro del proceso contractual de transporte marítimo de mercancías bajo conocimiento de embarque se trata, el valor probatorio de este documento varía en función de la rama del derecho (comercial, aduanero, de transporte, etc.) hacia la cual se direcciona el proceso y en esta vía se determina si es una prueba conducente o no.

El conocimiento de embarque o B/L (*Bill of Lading*)

El conocimiento de embarque se encuentra consagrado en el artículo 1635 del Código de Comercio, el cual establece que “[...] recibidas

las mercaderías, el transportador deberá, a solicitud del cargador, entregarle un conocimiento de embarque debidamente firmado por dicho transportador, o por su representante o por el capitán de la nave". Su contenido lo determina el artículo 1637 del mismo estatuto.

Fundamentado en lo anterior, para efectos probatorios el conocimiento de embarque permite identificar las mercancías que van a ser transportadas y determina las partes del contrato. De este modo, se prueba que la mercancía ha sido cargada para llevarla a su destino y, asimismo, que ha llegado a su destino, según los parámetros establecidos en el respectivo contrato. Se parte de esta presunción, según lo establece la Corte Suprema de Justicia, sala de casación civil, en sentencia de mayo 24 de 1990, expediente 5099. La Corte afirmó que

[...] la existencia de un conocimiento extendido en forma regular por el transportador o sus agentes y entregado al cargador, remitente o despachador, constituye presupuesto esencial para la aplicación a un contrato de aquella naturaleza, de ciertas disposiciones especiales de jerarquía legal, como son las contenidas en la sección II del capítulo III del título 9° del libro V, primera parte, del Código de comercio arts. 1634 a 1651 (Revista Jurisprudencia y Doctrina, 1990, p. 574).

Para la Corte, la primera de las funciones del conocimiento es la determinación del régimen aplicable al contrato en él documentado. En otras palabras, lo que la Corte dice es que, para aplicar a un contrato las normas del contrato de transporte bajo conocimiento de embarque, debe existir conocimiento, lo cual es obvio.

Afirma la Corte en otro aparte de la sentencia citada lo siguiente:

Al conocimiento de embarque, entendido como un documento expedido fundamentalmente para atestiguar el hecho del comienzo de la ejecución de un contrato que por definición es consensual (arts. 1578 y 981 del mismo cuerpo legal), se le cataloga como instrumento probatorio por excelencia de la realización efectiva el cargamento en el buque, de la entidad aparente

de ese cargamento y, al propio tiempo, de las condiciones contractuales de acuerdo con las cuales será transportado.

Reconoce la función probatoria del conocimiento en lo que tiene que ver con la entrega de las mercancías, con el estado de las mismas y con las estipulaciones del contrato. Acto seguido, acerca del conocimiento señala en la misma sentencia que

[...] en tanto reúna la plenitud de los pormenores formales exigidos por los artículos 621 y 768 del Código de Comercio, se convierte en un título-valor representativo de las mercancías embarcadas; ello con las singulares consecuencias de atribuirle al tenedor legítimo, vale decir a quien lo posea conforme a su ley de circulación (artículo 647 del Código de Comercio), el derecho exclusivo a la entrega en el puerto de destino de las cosas que el conocimiento especifica, la posesión mediata y documentada de las mismas y la facultad también exclusiva de disponer de ellas mediante la negociación del título.

Los otros requisitos que debe cumplir el conocimiento de embarque son los dispuestos en el artículo 768 del Código de Comercio, los cuales nos dan el contenido de dicho documento. Este contendrá:

- La mención de conocimiento de embarque.
- El nombre y el domicilio del transportador.
- El nombre y el domicilio del remitente.
- El nombre y el domicilio de la persona a quien o a cuya orden se expide, o la mención de ser al portador.
- El número de orden que corresponda al título.
- La descripción pormenorizada de las mercancías objeto del transporte y la estimación de su valor.
- La indicación de los fletes y demás gastos del transporte, de las tarifas aplicables y la de haber sido o no pagados los fletes.
- La mención de los lugares de salida y de destino

- La indicación del medio de transporte.
- Si el transporte fuere por vehículo determinado, los datos necesarios para su identificación.

En la misma sentencia la Corte atribuye la función al B/L de ser título de crédito y título de tradición. En esencia, no es la especificación de las funciones del conocimiento de embarque, sino el entendimiento que se hace de ellas como autónomas e independientes entre sí. En efecto,

[...] el hecho de que a un documento de esta índole no pueda reputársele título valor de tradición y, por consiguiente, imprimirle el tratamiento reservado por la ley a estos papeles comerciales, no implica que automáticamente el conocimiento de embarque pierda la virtud, a él inherente, de hacer prueba suficiente de la entrega de la carga y de las condiciones básicas del contrato, ni tampoco obsta a que el mismo conocimiento pueda tenerse al menos como un título de simple legitimación, apto en cuanto tal y según los preceptos contenidos en los artículos 645 y 1642 del Código de Comercio, para habilitar a su tenedor en legal forma en orden a reclamar la entrega de la mercancía.

Como complemento de lo anterior, algunos doctrinantes se han referido al conocimiento de embarque y al valor que tiene en los contratos de transporte marítimo. Es así como Zabaleta (2007), citando a Garrigues (1993), afirma que

[...] si bien su función originaria fue constituir un recibo acreditativo de la recepción de la carga a bordo del buque porteador, pasa luego a configurarse como un título-valor que incorpora un crédito fundado en la promesa del capitán de entregar el cargamento al final del viaje, por lo que atribuye a su legítimo poseedor el "derecho de crédito" referido para exigir tal entrega de la carga en el puerto de destino y, finalmente, como un título de tradición por su carácter representativo de las mercancías que concede a su poseedor legítimo la posesión mediata de las mismas y por medio de la disposición del título puede disponer de ellas, esto es, atribuye a su legítimo poseedor el "derecho de disposición" sobre la carga misma ya que su titular puede transmitir las mercancías verificando su tradición

simbólica mediante la entrega del conocimiento (p. 387).

¿Qué derecho incorpora el conocimiento? El autor citado afirma en este sentido:

El derecho de crédito que el título-valor conocimiento incorpora no es otro que el derecho del tenedor del mismo a retirar las mercancías en el puerto de destino, al que corresponde una obligación del porteador de entregar dichas mercancías (p. 387).

Por su parte, San Simón (2007) se refiere al tema en los siguientes términos:

El derecho que incorpora el conocimiento de embarque es el derecho del tenedor del mismo a exigir del porteador la entrega de las mercancías y a retirar las mismas; en definitiva el derecho del receptor a exigir del porteador el cumplimiento de su obligación de entrega de las mercancías en el puerto de destino (p. 70).

Ahora bien, ¿qué tipo de título valor es el conocimiento? El artículo 767 del Código de Comercio adjudica al conocimiento de embarque la calidad de título representativo de mercancías, condición que no solo permite al tenedor del título reclamar las mercancías en el puerto de destino, sino también negociarlas. Lo anterior da sustento a la afirmación de San Simón en el sentido de que la tercera función del conocimiento de embarque "[...] es la de ser título de tradición que confiere a su poseedor legítimo la posesión mediata de las mercancías y le atribuye un poder o derecho de disposición sobre las mismas mediante la transmisión del documento" (p. 70).

El conocimiento facilita la negociación de las mercancías, pues incorpora el derecho de disposición de las mismas, de esta forma es posible que, durante el mismo viaje, cambie, en varias ocasiones, el propietario de las mercancías. Obviamente, esa facilidad de negociación dependerá de la forma de circulación del título. El conocimiento de embarque puede ser un título valor normativo, a la orden o al portador

y, según su condición, circulará de una forma diferente.

Entre las partes que intervienen en el contrato de transporte marítimo de mercancías (porteador y cargador) existe, por tanto, una presunción de veracidad del conocimiento. Sin embargo, cuando la acción se dirija frente al asegurador marítimo, la presunción admite prueba en contrario. Este régimen –contenido en el Código de Comercio y referido a la presunción– queda sin aplicación para los terceros, dada la presencia de cláusulas modificativas de este valor probatorio que se suelen incluir en los conocimientos de embarque. El capitán o el porteador, tienen la posibilidad de añadir en los conocimientos de embarque unas reservas consistentes en declaraciones hechas en el mismo conocimiento de embarque que tienden a mermar el valor probatorio del título. Fundamentalmente, es el porteador quien introduce estas reservas para evitar los perjuicios que derivarían de la presunción de exactitud del título, de tal manera que no admite la veracidad de dato alguno que con relación a la carga conste en el conocimiento. Se trata de una disminución del valor probatorio del título al no aceptar, el capitán o el porteador, como ciertos algunos de los datos relativos a las mercancías que se hacen constar en el conocimiento de embarque.

No se trata, entonces, de cláusulas de exoneración de responsabilidad del porteador, sino de una inversión de la carga de la presunción, pues recaerá sobre el interesado en el cargamento la carga de probar que los datos que sobre ella consten en el conocimiento de embarque son ciertos. Cuando el capitán incluya estas reservas en un conocimiento de embarque, al interesado en la carga le corresponderá probar que no son veraces los datos que dicha reserva revela y que los aportados por él se ajustan a la realidad. No es tanto una inversión de la carga de la prueba, como que dichas cláusulas

o reservas producen la pérdida del valor de los datos dados por el cargador y que constan en el conocimiento de embarque. Es importante, a su vez, tener en cuenta que hay ocasiones en las cuales se puede presentar que por acuerdo entre las partes se elimine una carga de la responsabilidad o establecerla en una sola de ellas. En este sentido, Portalés (2003) señala:

Podemos hablar, por un lado de la nulidad de las cláusulas que amplían las causas de exoneración de responsabilidad del porteador, de forma directa o indirecta. Se prohíbe, por tanto, que el porteador por acuerdo entre las partes se libere de las obligaciones que, legalmente o convencionalmente, tiene atribuidas o que atenuen su responsabilidad. Asimismo, se prohíben aquellas cláusulas que incluyan alguna causa de exoneración que no exista en dichos textos legales (p. 421).

Como anexo a las partes y al título sujeto de este contrato, podemos encontrar un tercero en esta relación contractual, a saber, la empresa de seguros de cualquiera de estos, el cargador o el destinatario. Al respecto, nos referiremos a la obligación de algunos transportadores de tener un seguro, obligación establecida por el artículo 994 del Código de Comercio:

Quando el gobierno lo exija, el transportador deberá tomar por cuenta propia o por cuenta del pasajero o del propietario de la carga, un seguro que cubra a las personas y las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte. El transportador no podrá constituirse en asegurador de su propio riesgo o responsabilidad. El gobierno reglamentará los requisitos, condiciones, amparos y cuantías del seguro previsto en este artículo, el cual será otorgado por entidades aseguradoras, cooperativas de seguros y compañías de seguros, legalmente establecidas.

Es, en esencia, una forma de protección que se les da a quienes se encarguen del transporte, dada la alta probabilidad de que hay que se presente un siniestro, retardo o cualquier tipo de situación que impida el cumplimiento propio y correcto del contrato. Pero frente a este

amparo también se estableció un límite en relación con la asignación de responsabilidad:

Cláusulas de seguro que, aunque no suponen una modificación convencional de la responsabilidad, al principio se usaban como causas indirectas de exoneración ya que a través de su incorporación en el contrato, el porteador se liberaba de su responsabilidad cuando había causado daños a las mercancías que el cargador había asegurado. De este modo, el beneficiario del seguro contratado por el propietario del cargamento era el propio porteador. Como consecuencia, se acaban declarando nulas las cláusulas que ceden al porteador la indemnización por la pérdida de la carga que corresponde al cargador o al titular del conocimiento de embarque. No se trata de exoneración de responsabilidad del porteador pero sí supone un perjuicio para el propietario de las mercancías y, por tanto, asimilable a una cláusula exoneradora de responsabilidad. Ahora bien, cuando el asegurador de la carga paga la indemnización al cargador o tenedor del conocimiento, por cuanto ostentan la condición de asegurados, se subroga en la posición de éstos y pueden, en consecuencia, reclamar al porteador los daños causados a aquella (Portalés, 2003, p. 207).

La importancia del contrato de seguros

Frente al problema que se ha planteado, hay que tener en cuenta que cuando una o ambas partes se encuentran aseguradas, la situación puede variar en cuanto a quién tendría la carga de la prueba, si se tiene en cuenta, entre otras cosas, cómo funcionan las pólizas de este asegurado. A partir de lo anterior, abordaremos estos conceptos.

El artículo 1036 del Código de Comercio, que fue modificado por la Ley 389 de 1997, establece que "el seguro es un contrato consensual, bilateral, oneroso, aleatorio y de ejecución sucesiva". Puede ser definido como: un instituto por el cual el asegurador se obliga, mediante el cobro de una prima a abonar, dentro de los límites pactados, un capital u otras prestaciones convenidas, en caso de que se produzca

el evento cuyo riesgo es objeto de cobertura. El seguro brinda protección frente a un daño inevitable e imprevisto, tratando de reparar materialmente, en parte o en su totalidad las consecuencias. El seguro no evita el riesgo, resarce al asegurado en la medida de lo convenido de los efectos dañosos que el siniestro provoca" (Artículo 1036 Código de Comercio).

Estos seguros están sujetos a pólizas, las cuales están definidas como

[] documentos escritos y de carácter legal donde quedan establecidas todas las condiciones a las que se hayan llegado mediante un acuerdo entre un ofertante de respaldo económico que para este caso es por lo general una aseguradora, y un demandante del servicio o usuario quien es el que asume los pagados que se derivan de dicho acuerdo (Medrano, 2011, p. 10).

Las pólizas podrán ser de carácter general (delimitadas por la Superintendencia Financiera) o particulares, pactadas por las partes. El contenido de una póliza lo encontramos en el artículo 1047 del Código de Comercio, así:

La póliza de seguro debe expresar además de las condiciones generales del contrato:

- *La razón o denominación social del asegurador*
 - *El nombre del tomador*
 - *Los nombres del asegurado y del beneficiario o la forma de identificarlos, si fueren distintos del tomador*
 - *La calidad en que actúe el tomador del seguro*
 - *La identificación precisa de la cosa o persona y horas de iniciación y vencimiento, o el modo de determinar unas y otras*
 - *La suma asegurada o el modo de precizarla*
 - *La prima o el modo de calcularla y la forma de su pago*
 - *Los riesgos que el asegurador toma a su cargo*
 - *La fecha en que se extiende y la firma del asegurador*
 - *Las demás condiciones particulares que acuerden los contratantes*
- Parágrafo, modificado Ley 389 de 1997, artículo 2°.*

En los casos en que no aparezcan expresamente acordadas, se tendrán como condiciones del contrato aquellas de la póliza o anexo que el asegurador haya depositado en la Superinten-

dencia Financiera para el mismo ramo, amparo, modalidad del contrato y tipo de riesgo.

El artículo 1077 del Código de Comercio expresa: "Corresponderá al asegurado demostrar la ocurrencia del siniestro, así como la cuantía de la pérdida, si fuera el caso". Este punto es fundamental, dado que el artículo 1078 establece:

Si el asegurado o el beneficiario incumplieren las obligaciones que les corresponden en caso de siniestro, el asegurado solo podrá deducir de la indemnización el valor de los perjuicios que le cause dicho incumplimiento. La mala fe del asegurado o del beneficiario en la reclamación o comprobación del derecho al pago de determinado siniestro, causará la pérdida de tal derecho.

Este se encuentra en concordancia con el artículo 1121 del mismo estatuto:

El asegurador responderá de los daños causados por culpa o dolo de los encargados de la recepción, transporte o entre de los efectos asegurados, sin perjuicio de la subrogación a que tiene derecho de conformidad con el artículo 1096.

Por último, haremos referencia al artículo 1096, previamente aludido:

El asegurador que pague una indemnización se subrogará, por ministerio de la ley y hasta concurrencia de su importe, en los derechos del asegurado contra las personas responsables del siniestro. Pero estas podrán oponer al asegurador las mismas excepciones que pudieren hacer valer contra el damnificado. Habrá también lugar a la subrogación en los derechos del asegurado cuando éste, a título de acreedor, ha contratado el seguro para proteger su derecho real sobre la cosa asegurada.

De las premisas anteriores se puede establecer la relevancia del contrato de seguro para las partes –o alguna de ellas–, puesto que en relación con la carga de la prueba, entraría a mediar un tercero: la entidad aseguradora, que observa el riesgo asegurado e indaga acerca de la causa del siniestro que generó la pérdida, el retraso o el tipo de incumplimiento del contrato.

Para efectos de la investigación, podemos ver diferentes tipos de pólizas involucradas por

razón del tipo de contrato que estamos analizando: transporte marítimo con conocimiento de embarque. A continuación, las diferentes pólizas. Comenzaremos con las pólizas flotante y automática. Al respecto, el artículo 1050 Código de Comercio establece:

La póliza flotante y la automática se limitarán a describir las condiciones generales del seguro, dejando la identificación o valoración de los intereses del contrato, lo mismo que otros datos necesarios para su individualización, para ser definidos en declaraciones posteriores. Estas se harán constar mediante anexo a la póliza, certificado de seguro o por otros medios sancionados por la costumbre.

Leal (2012) se refiere a este artículo en los siguientes términos:

La póliza automática de transporte llena una imperiosa necesidad del comercio internacional: la de amparar los despachos de mercancías, sin que para el efecto entre el asegurador y el asegurado haya que celebrar un contrato de seguro para cada despacho en particular (p. 160).

Por su parte, el artículo 1077 del Código de Comercio expresa: "Corresponderá al asegurado demostrar la ocurrencia del siniestro, así como la cuantía de la pérdida, si fuera el caso". Este punto es fundamental en cuanto el artículo 1078 señala:

Si el asegurado o el beneficiario incumplieren las obligaciones que les corresponden en caso de siniestro, el asegurado solo podrá deducir de la indemnización el valor de los perjuicios que le cause dicho incumplimiento. La mala fe del asegurado o del beneficiario en la reclamación o comprobación del derecho al pago de determinado siniestro, causará la pérdida de tal derecho.

Esta observación resulta significativa, porque además de aludir al contrato de transporte señala una repercusión internacional puesto que la delimitación que se estableció para nuestro país fue el puerto de Buenaventura, un puerto internacional, factor que se debe tener

en cuenta al momento de establecer la carga de la prueba en caso de presentarse un litigio. Esta observación resulta significativa, porque además de aludir al contrato de transporte señala una repercusión internacional puesto que la delimitación que se estableció para nuestro país fue el puerto de Buenaventura, un puerto internacional, factor que se debe tener en cuenta al momento de establecer la carga de la prueba en caso de presentarse un litigio.

En lo tocante a las pólizas de viaje y de tiempo, el artículo 1710 del Código de Comercio señala: "Se llamará póliza de viaje la que se emite para asegurar el objeto durante el trayecto determinado. Se llamará póliza de tiempo la que se extiende por asegurar el objeto durante un lapso determinado". Otro aspecto importante que se debe considerar es el alcance del seguro de transporte, determinado en la Sección III, Capítulo II del título V del Código de Comercio. Así, el artículo 1120 dispone: "El seguro de transporte comprenderá todos los riesgos inherentes al transporte. Pero el asegurador no está obligado a responder por los deterioros causados por el simple transcurso del tiempo, ni por los riesgos expresamente excluidos del amparo". De esta manera se tiene un parámetro para las pólizas y el seguro en sí.

Se tienen diferentes formas de incumplir y múltiples pueden ser las razones por las cuales se incurrió en este hecho, ya que pueden ser tanto reparadas o indemnizadas a través del seguro, como puede que su alcance no llegue a ellas. Son factores que debemos tener en cuenta para establecer la carga de la prueba frente al litigio, el papel que pueda cumplir el asegurador y la actuación correspondiente a cada parte.

Un siniestro hipotético

Se celebra un contrato de transporte marítimo de mercancías en Colombia, entre la empresa Samsung y el señor Jorge Giraldo. El objeto del

contrato es transportar desde el puerto de Buenaventura al puerto de Cádiz, España, veinte contenedores con televisores Smart TV F7500, avaluado cada contenedor en \$900,000.000, por medio del señor Jorge Giraldo, dueño del buque de carga "USB" y quien se encarga de cargar, transportar y descargar la mercancía. Samsung está asegurada por Aseguradoras Colombia S.A y el señor Jorge Giraldo, por Su Seguro S.A. Se elabora el respectivo B/L que queda en manos del transportador (con copia idéntica que se remite al consignatario), en el cual se establece quiénes son los integrantes de esta relación contractual, las fechas de carga y en qué muelle debe hacerse la entrega. Se menciona el peso neto y bruto de la mercancía y se detalla, pero no se hacen las observaciones especiales ni los términos Incoterms. El señor Giraldo zarpa el día estipulado con la carga hacia su destino. Durante el viaje la carga se moja y por lo tanto se daña, suceso ocurrido en aguas colombianas. Al llegar a su destino, el consignatario (quien recibe las mercancías), se percata de este daño y presenta la protesta correspondiente ante el transportador y la empresa Samsung decide demandar en Colombia al señor Giraldo, en un proceso ordinario de responsabilidad civil contractual, por la pérdida total de su mercancía.

La carga de la prueba

Dentro de un proceso judicial, las partes adquieren derechos subjetivos, obligaciones y cargas. Las obligaciones se refieren a un deber impuesto por la ley en relación con el cual el juez y la contraparte pueden exigir, coactivamente, su cumplimiento. Las cargas apuntan a la facultad que otorga el ordenamiento de ejecutar libremente un acto procesal determinado. Su inobservancia puede ser no favorable, pero nunca sancionable. Una de estas cargas procesales es la carga de la prueba.

La carga de la prueba recae en la parte que alega un supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico o la parte que excepciona. Es una regla imperativa que impone a las partes procesales la carga de probar los hechos que alegan han sido transgredidos, amenazados o vulnerados y aparezcan demostrados. Asimismo, la parte que excepciona un hecho le corresponde la carga de probar las circunstancias fácticas en las cuales fundamenta su excepción.

De acuerdo con Petit (2011):

En principio, quien afirma en su beneficio la existencia de un derecho o de un hecho es el que está obligado a presentar las pruebas. Por lo tanto, el demandante debe siempre justificar su pretensión, pues de no ser así, queda absuelto el demandado (p. 666).

Por su parte, Garzón (2012) señala:

Cuando está ante hechos que no han sido suficientemente probados, el juez puede dictar sentencia de fondo. Por eso, al momento de decidir, la carga de la prueba reemplaza a la prueba que no otorga certeza, indicándole al juez como debe fallar; tiene un papel orientador en la actividad probatoria de las partes, en el sentido de advertirles la necesidad de probar los hechos que alegan. Estos aspectos son fundamentales a la hora de determinar el sentido de la noción procesal de carga de la prueba (p. 78).

La carga de la prueba, se encuentra consagrada en el artículo 177 del Código de Procedimiento Civil, el cual establece: "Incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen. Los hechos notorios y las afirmaciones o negaciones indefinidas no requieren pruebas". Quien demanda, deberá probar los hechos y las pretensiones en que se basa su demanda, y el demandado, aquello en que se fundamenta para negarlas; es decir, sus excepciones (sean previas o de fondo).

De acuerdo con Parra (2006):

El proceso judicial es el resultado de incorporar en un mismo foro dos extremos de un conflicto: el demandante y el demandado, quienes postulan sus alegaciones frente al juez. Por ello, corresponde a cada una solventar sus hipótesis y asumir determinadas conductas que la llevan a soportar cargas más o menos exigentes de acuerdo con la naturaleza de sus pretensiones y de los hechos alegados, de modo que en los específicos términos del conflicto, sufran las consecuencias de lo que cada una de ellas afirme o no afirme, de lo que niegue o admita, de lo que pruebe o no pruebe, de lo que diga o calle (p. 233).

La carga dinámica de la prueba es inversamente proporcional a la consagrada en el Código de Procedimiento Civil ya estudiada en líneas precedentes, en la cual la carga recaía sobre la parte que alegaba un hecho o una excepción. En esta teoría del derecho probatorio, se le asigna la carga de probar a la parte que esté en mejores condiciones de hacerlo. En otras palabras, el *onus probandi* recae en los sujetos procesales que estén en situaciones de privilegio profesional o técnico que les permita entregar la prueba sin tener en cuenta si se es demandado o demandante. Lo único que interesa es que la parte tenga acceso a la prueba bien porque la posea, bien porque tiene el instrumento probatorio o bien por ser el único actor procesal que dispone de ella.

Azula (1998) expresa como una variante o modalidad de la carga procesal la carga de la prueba:

Empero, mientras que la carga procesal mira exclusivamente a las partes o en particular a una de ellas, la carga de la prueba también incluye al juzgador por indicarle la forma como debe decidir cuando no aparecen establecidos los hechos controvertidos en el proceso. En efecto, la carga de la prueba indica a cuál de las partes le interesa demostrar los hechos que constituyen fundamento de sus pretensiones o excepciones, según se trate de demandante o demandado. Con respecto al juez, constituye una manera de evitar la sentencia inhibitoria o el non liquet de que hablaban los romanos, indicándole que el

pronunciamiento es encontrar de la parte sobre la cual gravita la carga de la prueba (p. 32).

Por lo expuesto, la carga de la prueba se considera como una regla de conducta para las partes. Esto es así

[...] por concretarse a observarla mediante la realización de todas aquellas actuaciones para establecer los hechos que apoyan su derecho en el proceso, sean las pretensiones o excepciones; mientras que para el juzgador es una regla de juicio, por indicarle la forma como le corresponde pronunciarse, concretamente en contra de la parte sobre la cual gravita (p. 33).

Bertel (2009) indica al respecto:

Hay deberes procesales en cuanto un sujeto procesal está sometido al cumplimiento de una conducta que le impone la ley en beneficio de otro o en beneficio de intereses comunes o superiores, como el de la justicia. Esos deberes los dividen en procesales propiamente dichos cuando los ejercen los sujetos procesales y se refieren a la lealtad, la probidad, la veracidad; y en funcionales cuando los ejerce el servidor judicial para resolver el caso, o los testigos para comparecer y decir claramente lo que les consta, o los peritos para examinar y determinar (p. 181).

Por su parte, López Blanco (2009) parte del supuesto de que son los sujetos de derecho que intervienen en el proceso sobre los cuales gravita fundamentalmente el deber de procurar que las pruebas se practiquen o aporten y es por eso que su iniciativa para solicitarlas e interés para llevarlas a efecto se entiende de manera primordial.

Finalmente, Peyrano (2013) menciona que el sistema probatorio gira sobre el concepto de carga procesal entendida como un

[...] imperativo del propio interés impuesto a una parte, cuyo cumplimiento puede, eventualmente, traducirse en una ventaja procesal o por lo menos en evitarse una desventaja procesal. La carga procesal se singulariza por contribuir a la integración y desarrollo del proceso, y en especial sobre su vertiente más rica cual es el de la carga probatoria (p. 59).

Añade el autor que el sistema de la carga de la prueba se da no solo respecto del pronunciamiento de mérito, sino también en relación con resoluciones interlocutorias que deban emitirse sobre la base de hechos probados. Agrega que la regla de la carga de la prueba es más bien una regla de juicio que una regla de prueba, y su real importancia se pone de manifiesto cuando no concurre prueba o ella es insuficiente; en tal caso se debe fallar contra la parte que corría el riesgo de no probar. Más que distribuir la prueba, reparte las consecuencias de la falta de prueba o certeza y las normas que la regulan son de naturaleza procesal.

A manera de síntesis, la carga de la prueba indica quién tiene el interés jurídico en que un hecho resulte probado, así el interesado evita una consecuencia desfavorable por la prueba faltante. Sin embargo, si el juez o la otra parte allegan tal prueba al proceso, queda cumplido el interés de quien era sujeto de la carga y este deberá asumir las consecuencias. Si el hecho es exento de prueba, no hay lugar a hablar de carga probatoria.

La responsabilidad civil contractual

Se debe tener en cuenta en este proceso la responsabilidad civil contractual, concepto que Ospina y Delgado (2010) definen de la siguiente manera:

La responsabilidad contractual supone la trasgresión de un deber de conducta impuesto dentro de un contrato. Se basa en la preexistencia de una relación obligatoria cuya contravención o incumplimiento obliga a indemnizar daños y perjuicios ocasionados. La culpa contractual se presume, pues basta el incumplimiento del contrato para que se produzca la obligación de indemnizar (p. 71).

Con base en los anteriores argumentos, se podría establecer que el proceso hipotético presentado como ejemplo en este escrito versa

sobre una responsabilidad civil a raíz del daño a la mercancía y por tanto, no se pudo dar cumplimiento al contrato al entregarse una mercancía dañada. Esto, por supuesto, genera una consecuencia patrimonial para la empresa Samsung y es el señor Giraldo quien tendría la obligación de indemnizar a la empresa por la pérdida de su mercancía.

Es conveniente tener en cuenta que la existencia de una presunción implica la inversión de la carga de la prueba. Si en condiciones normales quien alega debe probar lo alegado, en caso de una presunción de culpa el perjudicado no debe probar esta. Ello no implica que no haya nada que probar; debe existir prueba de los demás elementos constitutivos de la responsabilidad civil. Es cierto que uno de los puntos fundamentales en la responsabilidad civil es el de la carga de la prueba; pero, ¿debe probarla el perjudicado o es el sujeto agente del daño a quien le correspondería probar su ausencia? Cuando nos encontramos frente a una presunción de culpa, le corresponderá al sujeto agente del daño probar que su actuar no fue culpable. Veamos lo que consagra al respecto la normatividad internacional.

La legislación internacional

En los comienzos de este artículo se hizo un breve recorrido por la historia del contrato de transporte marítimo y su entrada en la legislación internacional, aspecto que reviste gran importancia, pues en ella encontramos los fundamentos de este tipo de contratos que siguen vigentes en la actualidad.

Cabe mencionar al respecto que Colombia nunca adhirió un convenio internacional de transporte marítimo y la discusión sobre la conveniencia o no de sumarse a estas nuevas corrientes apenas comienza. ¿Qué tan importante es esta decisión para el sector

asegurador? Dejemos la respuesta para debates posteriores y entremos en materia.

Convenio de Bruselas

Este convenio forma parte de las Reglas de la Haya de 1924. Es un convenio internacional para la unificación de ciertas normas en materia de conocimiento de embarque y fue suscrito en Bruselas el 25 de agosto 1924.

De acuerdo con el artículo 3, numeral 6, del Convenio de Bruselas, el retiro de las mercancías por parte de quien tiene derecho a la entrega (el consignatario) sin avisar por escrito al transportador o a un agente suyo de las pérdidas o daños y de su naturaleza, hace presumir que las mercancías han sido entregadas en el estado que se describe en el conocimiento de embarque. Siempre corresponderá a quien sufre la pérdida probar que esta existió, de manera que el hecho de que se haga o no la denuncia, no cambia para nada lo relacionado con la carga de la prueba de la pérdida o el daño. Si no hay denuncia le corresponderá al reclamante probar la pérdida o daño; si la hay, de igual manera le corresponderá probarla, solo que en este caso le será más fácil.

Reglas de Hamburgo

Esta normatividad contiene lo esencial en relación con este contrato, desde la definición de sus partes hasta las sanciones a las que pueden someterse. Determina que en caso de daños o pérdidas aparentes, el aviso deberá darse a más tardar el primer día laborable siguiente a aquel en que se hizo la entrega al consignatario. En caso de daños o pérdidas no aparentes, el aviso debe darse dentro de los quince días consecutivos siguientes a la fecha en que las mercancías fueron puestas en poder del consignatario.

Reglas de Rotterdam

Se conoce como Reglas de Rotterdam un proyecto de convención cuyo título completo

es *Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo*.

Las Reglas de Rotterdam son el resultado de trece años de discusiones en diferentes escenarios internacionales y buscan unificar las tres convenciones existentes que pretendieron estandarizar la normatividad internacional en materia del contrato de transporte marítimo: las Reglas de la Haya (1924), las Reglas de la Haya-Visby (1968 y 1979) y las Reglas de Hamburgo (1978).

La vigencia simultánea de estas y el hecho de que la mayoría de los países de América Latina (el 60 %) nunca adhirieron a alguna y se rigieron por sus legislaciones internas, genera gran ambigüedad en la definición de la responsabilidad y en la identificación de los riesgos asociados al transporte de carga en el trayecto marítimo internacional y en los trayectos que lo complementan (Umaña, 2005)

Conclusiones

A lo largo del escrito, se ha planteado cómo el concepto de conocimiento de embarque o Bill of Lading (B/L) varía en su significado según los puntos de vista de los tratadistas consultados. Así, si su definición se sitúa desde la perspectiva del derecho aduanero, este se constituye en un documento exigible como requisito de forma; si se toma desde el punto de vista del Código de Comercio, sería en un título valor; de otro lado; si lo hacemos desde el enfoque del derecho de transporte, sería prueba de la existencia de un contrato de transporte marítimo. Para las mercancías llevadas por aire, el documento se denomina soporte de la guía aérea y carta de porte para el caso de mercancías transportadas por vía terrestre.

Ahora bien, ya sea que nos situemos en una definición o en otra, de lo que se trata

es de redefinir el papel del conocimiento de embarque como condición sine qua non para efectos de la carga dinámica de la prueba en el contrato de transporte marítimo con base en la particularidad de dicho documento, de la mano de la carta de instrucciones que describe la mercancía, el empaque y embalaje, el tipo de transporte solicitado, los documentos anexos (factura comercial, lista de empaque, declaración de mercancías peligrosas, fotocopia del crédito documentario y certificado de origen, entre otros) y los documentos requeridos por el exportador.

Con base en lo anterior, para efectos de la existencia de un contrato de transporte el conocimiento de embarque actúa como su gradiente constitutivo, dados la descripción de las partes, el objeto, los fletes y la descripción de la mercancía. De hecho, su diligenciamiento (se reitera su validez para la existencia de un contrato), es de vital importancia, pues contiene los elementos esenciales del contrato y se perfecciona con la firma de las partes, situación que puede ser confirmada por el agente marítimo como responsable de llevar las mercancías, cuando efectúa la revisión de la documentación que acompaña la carga.

En este sentido, es preciso vincular el asunto del transporte marítimo regulado por el comercio exterior (Código del Comercio), el cual se inspira en tratados internacionales como el Convenio de la Haya, el Convenio de Bruselas y el otrora Convenio de Hamburgo, hoy derogado por las reglas de Rotterdam, en atención a las características que subyacen a la entrada y salida de mercancías en el territorio colombiano. De acuerdo con los artículos 121 y 122 del Código Aduanero la zona primaria aduanera es el ámbito de control para la identificación y registro de las mercancías, donde el conocimiento de embarque constituye el elemento vital para la descripción de la carga

y sus condiciones específicas, que posibilitan la autorización para que las mercancías puedan zarpar. Cabe señalar que el documento de embarque es diligenciado ya sea por la naviera contratada para transportar la mercancía o por la agencia marítima.

En cuanto a la carga o la mercancía, la regulación vigente contempla la importancia de que se incluya el respaldo de una aseguradora o la cotización equivalente al valor de la mercancía. Sin embargo, esta situación no se cumple del todo, complejizando aún más el problema de las salvedades y las responsabilidades a la hora de un siniestro. Por evidente que puede parecer, es necesario especificar los términos Incoterms (términos de comercio internacional) en la carta de instrucciones y en el contrato, ya que según el término que estipulen las partes, obrará su responsabilidad.

En ese mismo contexto, la carga dinámica de la prueba consagrada en el Código General del Proceso también varía en relación con conocimiento de embarque en razón a que esta no adquiere un valor de obligatoriedad para la existencia del contrato, ya que es facultativo de las partes suscribir este documento para que obtenga un valor probatorio. Sin embargo, para las aduanas sí es imperativo, para la entrada y salida de las mercancías. O sea, sin la suscripción conocimiento de embarque los medios probatorios serían escasos o nulos y se incumpliría con uno de los requisitos de formalidad.

De ahí que nos reafirmemos en el convencimiento de que el conocimiento de embarque debe ser un requisito de procebilidad, en razón a su figura representativa como título valor (el cual debiera ser sin posibilidad de endoso para responsabilizar efectivamente a las partes intervinientes) y en caso de siniestro se constituya en requerimiento de ley, a diferencia de su actual papel como requisito de forma.

Así, en caso de surgir un pleito, si se cuenta con el conocimiento de embarque el demandante deber anexarlo a la demanda o si es el demandado quien lo tiene, presentarlo como aporte a la contestación de la demanda, a fin de para ser oído en el transcurso del proceso. Se trata, entonces, de elevar el conocimiento de embarque al nivel de título idóneo dentro del conjunto de parámetros que han configurado las partes en un contrato marítimo de transporte, en aras de la agilidad, la veracidad y la contundencia procesal a la hora de probar los hechos.

Por otro lado, la imposibilidad de endoso aportaría una fuerza vinculante en cuanto a la existencia de una duda razonable. En consecuencia, se propone como un título único celebrado y realizado entre las partes contratantes y que la posibilidad del endoso no tenga lugar para efectos de este documento.

A manera de cabe afirmar que el marco de fundamentación de la presente propuesta sitúa la importancia probatoria de la carga dinámica de la prueba en los contratos de transporte marítimo bajo conocimiento de embarque. En palabras de Pérez (2012):

La carga dinámica de la prueba adquiere cada vez más importancia como un criterio o regla de decisión para el juez; con la teoría de la carga dinámica de la prueba se le da un instrumento poderosísimo al juez para que el reparta equitativamente la carga en los casos difíciles donde el sistema tradicional resulta insuficiente. En Colombia, esta nueva teoría está siendo aplicada no solo en casos de responsabilidad médica, sino también en áreas como la civil y la penal y lo más importante, la carga dinámica de la prueba será consagrada en el nuevo Código General del Proceso (p. 46).

Bibliografía

Azula Camacho, J. (1998). *Manual de derecho probatorio*. Editorial Temis.

- Bertel Oviedo, A. (2009). *Derecho probatorio parte general y especial*. Segunda Edición. Universidad Santo Tomás de Colombia.
- Colombia. Congreso de la República de Colombia. Ley 1564 de 2012, Código General del Proceso.
- Colombia. Congreso de la República de Colombia. Ley 336 de 1996, Estatuto Nacional de Transporte.
- Colombia. Congreso de la República de Colombia. Ley 389 de 1997.
- Colombia (1991). Constitución Política.
- Congreso Colombiano de Derecho Procesal, (2013). Instituto Colombiano de Derecho Procesal, Universidad Libre.
- Consejo de Estado, sala de lo contencioso administrativo, sección tercera. Bogotá D.C Marzo 18 de 2010. Consejero ponente: Mauricio Fajardo Gómez.
- Convenio de Bruselas, de 25 de agosto de 1924
- Convenio de Rotterdam, Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de Transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo, 2005
- Cornejo F. J.A. (2002). *El conocimiento de embarque como contrato de transporte y su empleo en el traslado de mercancías*. Monografía. Universidad Panamericana de San Salvador.
- Corte Constitucional. (2002). Bogotá D.C marzo 06. Magistrado ponente: Manuel José Cepeda Espinosa.
- Devis E, H. (1984). *Compendio de la prueba judicial*. Santa Fé. Editorial Rubinzal-Culzoni.
- Devis E, H. (1996). *Nociones generales del Derecho Procesal Civil*. Madrid. Ediciones Juan Bravo Aguilar.
- Garrigues, J. (1993). *Curso de Derecho Mercantil*.
- Guevara M. G. A.; Gutiérrez V. A. R. *La responsabilidad contractual del Transportador marítimo de mercancías*.
- Guzmán, J. V. y Franco, J. A. (2011). *Limites indemnizatorios en el contrato de Transporte Marítimo de Mercancías en Colombia*. Grupo de investigación "Derecho Comercial Colombiano y Comparado". Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- Guzmán, J. V. (2007). *El contrato de transporte marítimo bajo conocimiento de embarque*. Bogotá: Departamento de publicaciones, Universidad Externado de Colombia.
- Guzmán, J., Pino, M. *El contrato de fletamento y sus principales diferencias con el Contrato de transporte marítimo de mercancías*.
- Leal, H. (2012). *Código de Comercio Colombiano (anotado)*.
- López Blanco, H, F. (2009) *Las partes en el Código General del Proceso*.
- Medrano, S. (2011). Seguros, Glosario. En: Guía de Seguros. 13/11/2012.
- Disponible en: <http://seguroscolombia.com.co/seguros-glosario-s.html>
- Navas Garatea, M. *La navegabilidad del buque en el Derecho Marítimo Internacional*. Universidad de Sevilla.
- Ospina Sánchez, J. C., & Delgado Pinzón, A. (2010). *De la culpa a la responsabilidad objetiva aplicación de la culpa en los casos de responsabilidad civil*. Tesis, Universidad Autónoma de Colombia, Bogotá.
- Paredes Contreras, M. *El conocimiento de embarque. "Bill of lading" como documento de garantía en el comercio internacional*.
- Parra Quijano, J. (2006) *Manual de Derecho Probatorio*.

- Perez Garzon. A. (2012). *Aspectos generales sobre la carga de la prueba en el derecho probatorio colombiano*. Revista Justicia y Derecho, Bogota.
- Petit, E. (2011) *La regla general en la teoría general de la prueba*.
- Peyrano. J. (2013) *La Carga de la Prueba*.
- Portalés, L. F. (s.f.). *El transporte marítimo de mercancías y sus incidencias procesales*. Universidad de Málaga
- Reglas de Hamburgo*, (1978). *Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte de mercancías*.
- Revista Jurisprudencia y Doctrina. (1990). Tomo XIX N. 224, Agosto.
- Revista Justicia y Derecho, (2013). *Aspectos Generales sobre la Carga de la Prueba en Colombia*. Volumen 1. Enero – Junio.
- Salgado, J. E. (1997). *El conocimiento de embarque y su régimen internacional*. Instituto de Investigaciones Jurídicas de México.
- San Simón, L. (2007). *Derecho Marítimo, Seguros y Transporte*.
- Umaña Munévar, L. *Las Reglas de Rotterdam: una aproximación a la discusión desde la óptica aseguradora*. Revista FASECOLDA.
- Zabaleta Sarasua, S. (2007). *Manual de Derecho de Transporte Marítimo*.
-