30 años de la decisión Sky Reefer

(La decisión que cambió el criterio de los tribunales de los EE.UU. sobre la validez de las cláusulas de selección de jurisdicción y de derecho aplicable en los conocimientos de embarque)

Joaquím Gonçalves do Espirito Santo*

RVDM, nro. 14, 2025, pp. 543-574

Resumen: A 30 años del caso Sky Reefer (1995), este artículo analiza su impacto en la validez de las cláusulas de jurisdicción y ley aplicable en conocimientos de embarque. La decisión marcó un cambio en la jurisprudencia marítima estadounidense, al reconocer su validez bajo ciertas condiciones, y ha influido en el comercio marítimo y las relaciones contractuales a nivel global.

Palabras clave: Sky Reefer; COGSA; Conocimientos de embarque; Jurisdicción; Derecho aplicable; Cláusulas de jurisdicción; Transporte marítimo; Comercio internacional; Corte Suprema de EE.UU.; Derecho marítimo; Contratos de transporte; Resolución de disputas.

30 años de la decisión Sky Reefer

(The ruling that changed the U.S. courts' approach to the validity of forum selection and choice of law clauses in bills of lading)

Abstract: *Thirty years after the Sky Reefer case (1995), this article examines its impact on the enforceability of jurisdiction and choice-of-law clauses in bills of lading. The ruling marked a shift in U.S. maritime jurisprudence by accepting such clauses under specific safeguards, and has influenced maritime trade and contractual relations worldwide.*

Keywords: *Sky Reefer; COGSA; Bills of lading; Jurisdiction; Applicable law; Forum selection clauses; Maritime transport; International trade; U.S. Supreme Court; Maritime law; Transport contracts; Dispute resolution.*

Recibido: 19/5/2025
Aprobado: 26/5/2025

---

* Abogado (UCAB, 1993) *Summa Cum Laude*; Doctor en Derecho (Universidad Autónoma de Madrid, 2022); Doctor en Derecho Privado (Universidad Carlos III de Madrid, 2020); Maestría en Derecho Privado (Universidad Carlos III de Madrid, 2013); Titulo de Estudios Avanzados en Derecho Mercantil (Universidad Autónoma de Madrid, 2010); MBA (Universidad Carlos III de Madrid, 2006); Maestría en Propiedad Intelectual (Universidad Carlos III de Madrid, 2005); LLM (Tulane University, 1996); LLM (University of Illinois, 1995).

30 años de la decisión Sky Reefer

(La decisión que cambió el criterio de los tribunales de los EE.UU. sobre la validez de las cláusulas de selección de jurisdicción y de derecho aplicable en los conocimientos de embarque)

Joaquím Gonçalves do Espirito Santo*

RVDM, nro. 14, 2025, pp. 543-574

SUMARIO:

INTRODUCCIÓN. ***1. Antecedentes del caso Sky Reefer. 2. Preguntas sobre selección del derecho aplicable derivadas del caso Sky Reefer. 3. La regla de la selección contractual explicita del derecho aplicable al conocimiento de embarque acordada por las partes. 4. Excepciones a la regla de la selección explícita del derecho aplicable acordada por las partes al conocimiento de embarque. 5. Las implicaciones derivadas del caso Sky Reefer.*** CONCLUSIONES. BIBLIOGRAFÍA.

INTRODUCCIÓN

El caso *Vimar Seguros y Reaseguros, S.A. v. M/V Sky Reefer* ("**Sky Reefer**"),[1] decidido por el Tribunal Supremo de EE.UU. en 1995, marcó un hito en el derecho marítimo estadounidense e internacional al abordar la validez de las cláusulas de selección del foro y de derecho aplicable en los conocimientos de embarque.

Antes de 1995, la mayoría de los tribunales de Estados Unidos, siguiendo al Tribunal Segundo Circuito, el cual había emitido la sentencia del caso Indussa Corp. v. S/S Ranborg, sostenían que el inciso 3(8) de la Ley de Transporte de Mercancías por Mar de los Estados Unidos (Carriage of Goods by Sea Act, en lo sucesivo "**COGSA**") prohibía las cláusulas de selección de derecho y foro extranjero en los conocimientos de embarque. La mayoría de los tribunales inferiores también consideraban que las cláusulas de selección de derecho extranjero eran "nulas, sin efecto alguno" con base a la disposición 3(8) de COGSA. Sin embargo, en el caso Sky Reefer, la Corte Suprema anuló estas decisiones y aplicó la regla general de que las cláusulas de selección de foro y de derecho aplicable eran, en principio, validas y exigibles.

---

* Abogado (UCAB, 1993) *Summa Cum Laude*; Doctor en Derecho (Universidad Autónoma de Madrid, 2022); Doctor en Derecho Privado (Universidad Carlos III de Madrid, 2020); Maestría en Derecho Privado (Universidad Carlos III de Madrid, 2013); Titulo de Estudios Avanzados en Derecho Mercantil (Universidad Autónoma de Madrid, 2010); MBA (Universidad Carlos III de Madrid, 2006); Maestría en Propiedad Intelectual (Universidad Carlos III de Madrid, 2005); LLM (Tulane University, 1996); LLM (University of Illinois, 1995).

1 Vimar Seguros y Reaseguros, S.A. v. M/V Sky Reefer, 515 U.S. 528 (1995).

La decisión en Sky Reefer abordó dos cuestiones fundamentales en el ámbito del derecho internacional privado: (i) si las partes pueden válidamente seleccionar el derecho aplicable a los conocimientos de embarque; y (ii) si es admisible una cláusula de selección de foro extranjero incluida en dichos conocimientos. Este trabajo se centrará en el análisis del primer aspecto, relativo a la selección del derecho aplicable.

Este artículo examina en profundidad la decisión judicial del caso Sky Reefer y sus implicaciones jurídicas, centrándose específicamente en el problema de la selección del derecho aplicable en los conocimientos de embarque.[2] Se presentan, en primer lugar, los antecedentes del caso, y luego se analiza el tratamiento que recibió la cuestión del derecho aplicable dentro de la sentencia. Asimismo, se aborda el enfoque adoptado por Sky Reefer respecto a la ejecución de sentencias extranjeras en el contexto del transporte marítimo internacional.

El estudio concluye con un análisis detallado del esquema jurídico establecido por la Corte Suprema en dicha decisión, en lo relativo a la validez de las cláusulas de elección de derecho aplicable contenidas en los conocimientos de embarque. Cabe destacar, como mencionamos antes, que este trabajo se limita exclusivamente al examen de la problemática relacionada con la elección del derecho aplicable y las implicaciones y evolución derivadas del fallo Sky Reefer. Por lo tanto, el análisis de las implicaciones del caso en relación con la selección del foro jurisdiccional será desarrollado en un estudio posterior.

1. Antecedentes del caso Sky Reefer

Una empresa estadounidense, Bacchus Associates, un distribuidor de frutas de Nueva York importó cítricos desde Marruecos a través del buque frigorífico M/V Sky Reefer, propiedad de una compañía panameña y fletado por una empresa japonesa. El conocimiento de embarque incluía una cláusula que estipulaba que cualquier disputa se resolvería mediante arbitraje en Japón y bajo el derecho japones. Al llegar la carga dañada, la aseguradora Vimar Seguros y Reaseguros, S.A. indemnizó al importador y demandó al transportista ante un tribunal federal en Massachusetts, EE. UU., cuestionando la validez de la cláusula de arbitraje en el extranjero según COGSA. En concreto el demandado alegó que el tribunal de Massachusetts carecía de competencia y que debía recurrirse a arbitraje en Tokio y someterse a la legislación japonesa, conforme a la cláusula de derecho aplicable y jurisdicción establecida en el conocimiento de embarque.

---

[2] Aunque cabe señalar que los argumentos utilizados por la Corte Suprema para validar la elección de una legislación extranjera resultan igualmente aplicables —mutatis mutandis— para sostener la validez de las cláusulas de jurisdicción pactadas por las partes en un conocimiento de embarque.

La Corte Suprema de los Estados Unidos sostuvo que COGSA no invalidaba automáticamente las cláusulas de arbitraje extranjero y de derecho aplicable establecida en los conocimientos de embarque. Argumentó que tales cláusulas no aminoran la responsabilidad del transportista simplemente por aumentar los costos o la complejidad del litigio a la parte demandante. Además, enfatizó la importancia de respetar los acuerdos internacionales y la práctica comercial global, alineando la interpretación estadounidense con la de otras naciones.

El caso Sky Reefer representó una evolución significativa en el derecho marítimo, destacando la tensión entre la autonomía contractual de las partes y la protección que suele ofrecer la legislación a la parte más vulnerables en el comercio internacional

En concreto, el caso Sky Reefer argumentó que las cláusulas de derecho aplicable y de arbitraje en el extranjero no debían hacerse valer por dos razones: 1) disminuía la responsabilidad del transportista al aumentar los costes de litigio para obtener reparación, por lo tanto, era nula según el artículo 3(8) de COGSA; y 2) no había garantía de que los **árbitros extranjeros aplicarían COGSA. La Corte Suprema decidió hacer valer las cláusulas de derecho aplicable y de selección de jurisdicción de arbitraje en el extranjero.**

Respecto al primer argumento, la Corte rechazó expresamente la interpretación que años antes se efectuó en el caso *Indussa Corporation v. S.S. Ranborg*,[3] sobre el artículo 3(8) de COGSA. En dicho caso, se sostuvo que la existencia de una cláusula que establezca mecanismos procesales que dificulten la recuperación bajo COGSA —como la imposición de un foro exclusivo en el extranjero— era nula por contravenir dicho artículo. La Corte en *Sky Reefer*, sin embargo, señaló que este tipo de cláusulas no necesariamente disminuyen la responsabilidad del transportista ni violan COGSA, siempre que el derecho sustantivo aplicable en el foro designado no restringa los derechos del cargador establecidos por el derecho estadounidense. Por tanto, se descartó el razonamiento de *Indussa*, estableciendo que las cláusulas de foro o arbitraje extranjero pueden ser válidas si no implican una renuncia sustantiva a los derechos protegidos por COGSA.

Según la Corte Suprema, la disposición en el artículo 3(8) de COGSA fue diseñada para evitar cláusulas en conocimientos de embarque que disminuyeran los deberes y responsabilidades específicas que COGSA imponía a los transportistas. El artículo 3(8) de COGSA requiere que el transportista:

[3] Indussa Corporation v. S.S. Ranborg, 377 F.2d 200 (2d Cir. 1967)

> *"ejerza la debida diligencia para... asegurar que el buque sea apto para navegar y esté debidamente tripulado, equipado y abastecido antes y al comienzo del viaje... y para cargar, manejar, estibar, transportar, conservar, cuidar y descargar adecuadamente las mercancías transportadas."*

La Corte Suprema rechazó el argumento de que un aumento en los costos e inconvenientes asociados a litigar en una jurisdicción extranjera limitaría la capacidad del demandante para recuperar los daños y perjuicios sufridos. Para fundamentar su decisión, la Corte se basó en el precedente de Carnival Cruise Lines, Inc. v. Shute.[4] En Shute, el tribunal confirmó la validez de una cláusula de selección de foro que requería a los compradores de un billete de crucero en el estado de Washington litigar exclusivamente en Florida.[5] La Corte sostuvo que dicha cláusula era válida, ya que "no pretendía limitar la responsabilidad del peticionario por negligencia", sino que buscaba proporcionar certeza jurídica y eficiencia procesal.

Asimismo, en el caso Sky Reefer, la Corte observó que ninguno de los sesenta y seis países que habían adoptado normativas basadas en las Reglas de La Haya —en las que se funda COGSA— había interpretado el equivalente del artículo 3(8) como una prohibición general de las cláusulas de jurisdicción extranjera. Esta interpretación reforzó la postura de que las cláusulas de selección de foro no son inválidas per se, siempre que no eliminen o reduzcan sustancialmente los derechos sustantivos del cargador conforme a COGSA.

La Corte señaló, además, que los principios contemporáneos de reciprocidad internacional y práctica comercial exigen que los tribunales de Estados Unidos respeten las cláusulas de selección de jurisdicción, con el fin de no socavar la autoridad de los paneles internacionales de arbitraje y de promover la certeza y neutralidad, elementos esenciales para el desarrollo del comercio internacional.

En relación con el argumento del demandante, quien sostenía que los árbitros extranjeros podrían no aplicar el COGSA, la Corte Suprema consideró que dicha objeción era prematura. Señaló que los árbitros aún no habían tenido oportunidad de pronunciarse sobre el derecho aplicable, y además destacó que los tribunales estadounidenses conservan jurisdicción para revisar los laudos arbitrales extranjeros, a fin de asegurar que estos no sean contrarios al orden público de los Estados Unidos.

---

[4] 499 U.S. 585 (1991)

[5] Eulala y Russel Shute, residentes de Washington, compraron pasajes para un crucero operado por Carnival Cruise Lines. Los boletos incluían una cláusula de jurisdicción exclusiva que requería que cualquier litigio se presentara en Miami, Florida. Los Shute presentaron una demanda en Washington después de que Eulala resultara lesionada durante el viaje. Problema legal del caso era si ¿era válida y ejecutable una cláusula de jurisdicción exclusiva incluida en un contrato de adhesión (como un boleto de crucero)? La Corte Suprema sostuvo que la cláusula era válida y ejecutable, incluso si fue parte de un contrato de adhesión no negociado.

La Corte sostuvo que una cláusula de selección de foro o de derecho aplicable solo podría ser invalidada si se demostrara que la aplicación del derecho extranjero, en el marco del arbitraje internacional, reduce sustancialmente la responsabilidad del transportista en contravención de COGSA. En tal caso, la Corte rechazaría la aplicación del derecho extranjero por considerarla contraria al orden público estadounidense.

Otro aspecto importante planteado por la decisión en Sky Reefer fue la definición de "orden público". La Corte Suprema sostuvo que la aplicación por una jurisdicción extranjera de una normativa distinta a COGSA solo sería invalidada si dicho derecho fuese contrario al orden público de los Estados Unidos. Este estándar fue determinante para evaluar la validez de cláusulas de arbitraje o selección de foro que designan la aplicación de derechos extranjeros.

Ahora bien, cabe destacar que la noción de "orden público" manifestada por los tribunales estadounidenses antes de Sky Reefer era tradicionalmente muy restringida. Según decisiones anteriores, una infracción del orden público requería una violación sustancial de principios fundamentales de moralidad, justicia o equidad, y no simplemente una incompatibilidad con una norma legal estadounidense.

Sin embargo, el enfoque adoptado por la Corte en Sky Reefer modificó sustancialmente esa interpretación tradicional. En efecto, la Corte pareció sostener que una violación de las normas contenidas en COGSA —incluso su incorrecta aplicación o interpretación— podría constituir una infracción del orden público. Esta visión implicó un cambio relevante respecto de la jurisprudencia previa, especialmente en lo relativo a la aplicación del derecho extranjero, donde históricamente el estándar de orden público había sido más exigente y deferente con la autonomía del derecho extranjero.

En consecuencia, la Corte Suprema en Sky Reefer dio un giro significativo al concepto de orden público al establecer que la infracción o aplicación incorrecta de una norma imperativa como COGSA puede ser suficiente para invocar la excepción de orden público. Este planteamiento supuso, para algunos autores, un retroceso en términos de deferencia internacional, al expandir el alcance del control judicial estadounidense sobre la validez de la aplicación de derechos extranjeros en el comercio marítimo.

Estos aspectos —la interpretación del concepto de orden público y su impacto en las cláusulas de selección del derecho aplicable—, tal como se desprenden del caso Sky Reefer, serán examinados con mayor detenimiento en las secciones siguientes.

2. Preguntas sobre selección del derecho aplicable derivadas del caso Sky Reefer

Como mencionamos en la introducción, la decisión del caso Sky Reefer abordó dos tipos de cuestiones fundamentales dentro del campo del derecho internacional privado. La primera de estas cuestiones se relaciona con la determinación del **derecho aplicable** a los conocimientos de embarque, mientras que la segunda concierne a la **selección del foro** competente para resolver disputas derivadas del contrato de transporte marítimo. En el presente trabajo, nos centraremos exclusivamente en el análisis de la primera cuestión: la selección del derecho aplicable a los conocimientos de embarque en el marco del derecho marítimo internacional.

En Sky Reefer, el conocimiento de embarque contenía una cláusula que preveía tanto la resolución de controversias mediante arbitraje en Tokio como la aplicación del derecho japonés.[6] El demandante, un cargador estadounidense, impugnó dicha cláusula alegando que su aplicación podría resultar en una limitación indebida de la responsabilidad del transportista, en contravención de la normativa protectora de los cargadores establecida en COGSA. El argumento central del demandante residía en que no existía certeza de que los árbitros japoneses aplicarían un régimen normativo equivalente al de COGSA ni de que se respetarían los derechos mínimos garantizados por dicha ley.

Frente a esta objeción, la Corte Suprema de los Estados Unidos concluyó que la cláusula de elección de derecho no era inválida per se. En su razonamiento, el tribunal sostuvo que el mero hecho de que una ley extranjera distinta a COGSA resultara aplicable, no constituía en sí una renuncia automática a los derechos del cargador. Más aún, el tribunal afirmó que los tribunales estadounidenses conservarían la facultad de revisar cualquier eventual laudo arbitral o sentencia extranjera durante la etapa de reconocimiento y ejecución, a fin de asegurar que el resultado no contraviniera el orden público de los Estados Unidos ni los principios fundamentales de COGSA, considerado como una norma de carácter imperativo en la legislación marítima.

En consecuencia, la solución ofrecida por la Corte Suprema en Sky Reefer consistió en aceptar la validez de la cláusula de selección expresa del derecho aplicable, siempre que no existiera prueba concluyente de que la ley extranjera fuera sustancialmente menos protectora que COGSA. Este enfoque se alinea con la doctrina de la autonomía de la voluntad en el ámbito contractual, principio fundamental del derecho

[6] La Corte Suprema sostuvo que esta discusión era prematura. Debemos esperar a ver qué derecho aplicará el país extranjero. Si el país extranjero aplica una ley contraria al orden público de los Estados Unidos, la sentencia no será ejecutada (Vimar Seguros y Reaseguros, S.A. v. M/V Sky Reefer, 515 U.S. 528, 1995).

internacional privado, según el cual las partes tienen la facultad de determinar el régimen jurídico aplicable a sus relaciones contractuales, especialmente en contratos internacionales.

No obstante, el caso suscita importantes interrogantes que merecen un análisis crítico más profundo:

¿Fue correcta la metodología adoptada por la Corte Suprema para resolver esta cuestión de derecho internacional privado? [7]

¿Se respetó adecuadamente el principio de la autonomía conflictual o, por el contrario, se incurrió en una interpretación reduccionista de los límites impuestos por normas imperativas como COGSA?

¿Puede una cláusula de selección de derecho extranjera prevalecer incluso si el ordenamiento elegido no incorpora normas sustanciales equivalentes en cuanto a protección al cargador?

El análisis de estas preguntas nos obliga a examinar los principios generales del derecho internacional privado relativos a la selección del derecho aplicable, en particular en el contexto de contratos de adhesión como los conocimientos de embarque, donde el equilibrio de poder entre las partes suele estar descompensado. A la luz de ello, será necesario considerar si la decisión de Sky Reefer representa un avance en la protección de la autonomía contractual en el comercio marítimo internacional o si, por el contrario, corre el riesgo de debilitar los estándares mínimos de protección consagrados por normas imperativas como COGSA y las Reglas de La Haya.

En las siguientes secciones, examinaremos estas cuestiones, contrastando la metodología adoptada en Sky Reefer con otros enfoques doctrinales y jurisprudenciales, así como con los principios más amplios del derecho internacional privado contemporáneo.

3. La regla de la selección contractual explicita del derecho aplicable al conocimiento de embarque acordada por las partes

La mayoría de las teorías sobre derecho internacional privado reconocen el derecho de las partes a elegir expresamente el derecho aplicable al contrato. De hecho, este enfoque es el más seguido y reconocido por las normas sobre derecho internacional privado. Ejemplos de ello son el *Restatement Second of Conflict of Laws* de los Estados

[7] Charles Davis, "Sky *Reefer: Foreign Arbitration and Litigation Under COGSA*," University of San Francisco Maritime Law Journal, Vol. 8, No. 1, 1995, pp. 83–102.

Unidos,[8] el *Convenio de Roma*[9] y el *Código Comercial Uniforme de los Estados Unidos de América (UCC)*.[10]

Así, a primera vista, parece correcta la decisión de la Corte Suprema en el caso Sky Reefer al reconocer la validez del derecho elegido por las partes como el derecho aplicable al conocimiento de embarque.

Los tribunales ingleses han sostenido desde 1796 que la selección expresa de las partes era un criterio vinculante para determinar el derecho aplicable al contrato.[11] Por su parte, el *Convenio de Roma* de 1980, uno de los tratados más avanzados en materia de derecho internacional privado, en su artículo 3(1) contiene una norma que establece que:

> "*El contrato se regirá por el derecho seleccionado por las partes o cuya selección se demuestre con certeza razonable por los términos del contrato o las circunstancias del caso."* [12]

Muchos autores también siguen este método. Por ejemplo, el profesor Tetley sostiene que:

> *"Hoy en día, aunque la intención de las partes puede considerarse como un factor de conexión entre muchos para determinar el derecho aplicable al contrato, en mi opinión la 'selección expresa' de las partes es vinculante a menos que sea contraria al orden público, a una norma imperativa o haya sido hecha para evadir el derecho nacional."*[13]

En los Estados Unidos, el *Restatement (Second) of Conflicts of Laws* [14] establece la exigibilidad de las cláusulas de selección de derecho aplicable acordada contractualmente por las partes, haciendo de su cumplimiento la regla básica en derecho internacional privado. El *Código Comercial Uniforme* (conocido como el UCC Code)*[15]* también reconoce la validez del derecho seleccionado por las partes en el contrato.

---

8 Restatement (Second) of Conflicts of law (1986)

9 Convention of the Law Applicable to Contractual Obligations, 19 June 1980, EEC. (80/934) signed at Rome and in force on April 1, 1991, by Belgium, Denmark, France, Germany, Greece, Italy, Luxembourg, and the United Kingdom, Netherlands (09/01/91) Ireland (01/01/92), Spain (09/11/93).

10 U.C.C. 1-105 (I) 1990.

11 Robinnson v Bland (1760) 2 Burr. 1077 at p. 1078, 97 E.R. 7176 at p. 718 y William Tetley. "*International Conflicts of Law*." International Shipping Publications, Montreal, Canada, 1995, p. 305.

12 80/934/ EEC Adopted by the EEC at Rome, 19 June 1980, Convention of the Law Applicable to Contractual Obligations, 19 June 1980, EEC. (80/934) signed at Rome and in force on April 1, 1991, by Belgium, Denmark, France, Germany, Greece, Italy, Luxembourg, and the United Kingdom, Netherlands (09/01/91) Ireland (01/01/92), Spain (09/11/93).

13 William Tetley, *"International Conflicts of Law,"* International Shipping Publications, Montreal, Canada, 1995, p. 318.

14 Restatement (Second) of Conflicts of Law 187 (1971).

15 U.C.C. & 1-105 (I) (1990).

4. Excepciones a la regla de la selección explícita del derecho aplicable acordada por las partes al conocimiento de embarque

Existen ciertos argumentos plateados por la doctrina contra la validez de las cláusulas de selección de derecho aplicable en un conocimiento de embarque acordado por las partes.[16] Algunos comentaristas han sugerido que el fallo del Sky Reefer hizo una extensión injustificada de la doctrina de aplicación del derecho seleccionado por las partes.[17] Según esta doctrina, "los objetivos detrás de COGSA quedarían sin efecto si se permite a las partes elegir el derecho aplicable al conocimiento de embarque."[18] Además, esta corriente sostiene que la teoría de la "selección expresa del derecho aplicable contrato acordado por las partes" tiene algunas excepciones que la Corte Suprema parece haber olvidado analizar en el caso Sky Reefer.

Varios autores han sostenido que la "selección expresa" del derecho aplicable llevado a cabo por las partes es válida y vinculante, salvo que sea contraria al orden público, o contrario a un derecho imperativo o que dicha selección haya sido llevada a cabo para evadir el derecho o la jurisdicción correspondiente.[19] "La selección expresa del derecho aplicable por las partes debe respetarse, salvo cuando dicha elección implique el fraude de ley o atente contra normas imperativas o el orden público del foro."[20]

Los tribunales ingleses han sostenido que "la libre selección del derecho aplicable por las partes no es válida si hay una violación del orden público o si la selección no fue realizada de buena fe o en cumplimiento de la ley."[21]

Las *Reglas de La Haya/Visby*[22], aunque otorgan un papel importante a la intención de las partes en la solución de derecho internacional privado, la consideran solo como un contacto más.

---

16 Busto Lago, José Manuel. "*Derecho internacional privado*," Tirant lo Blanch, 2021, p. 514: "El orden público internacional actúa como límite a la autonomía conflictual, especialmente en contratos de transporte donde existe una parte débil."

17 Michael F. Sturley, "*The Future of Maritime Law in the Federal Courts*", 31 Journal of Maritime Law and Commerce 241, 2000, pp. 98-123: "La decisión en el caso Sky Reefer, en opinión de algunos, fue demasiado lejos al dar deferencia a las cláusulas de foro y derecho extranjero, debilitando así el propósito protector de la COGSA e ignorando el desequilibrio inherente en el poder de negociación entre cargadores y transportistas."

18 William Tetley. "*Vita Food Products Revisited*". Edit. McGuil Law Journal, Vol 37, p. 300.

19 William Tetley. *"International Conflicts of Law." Int'l.* Shipping Publications. Canada, Montreal, 1995, p. 318 y José Carlos Fernández Rozas. Derecho internacional privado, 17.ª ed., Cívitas-Thomson Reuters, 2022, p. 642: "La autonomía de la voluntad conflictual permite a las partes elegir el derecho aplicable a su contrato. Esta elección será válida siempre que no vulnere normas imperativas del foro ni el orden público internacional. También se rechaza cuando existe fraude a la ley, es decir, cuando se busca eludir la aplicación de una norma imperativa."

20 Garcimartín Alférez, Francisco J. "*Derecho internacional privado*," Tecnos, 2019, p. 358:

21 Una de estas limitaciones se estableció en el caso Hollandia, donde la Cámara de los Lores sostuvo que las partes no podían excluir la aplicación de las Reglas de La Haya-Visby mediante una cláusula contractual. El tribunal enfatizó que el carácter imperativo de dichas Reglas prevalece sobre cualquier acuerdo en contrario. [The Hollandia [1983] 1 A.C. 565; [1983] 1 Lloyd's Rep. 1 (H.L.)]

22 Benedict on Admiralty (7th ed.) Vo1.6, Doc. 1-2, 1993.

En Estados Unidos, la norma establecida en el *Restatement (Second)* sobre conflictos de leyes,[23] que favorece el acuerdo de las partes, se ve seriamente debilitada por excepciones. El párrafo 187(2)(a) del Restatement Second exige que el derecho seleccionado por las partes tenga una relación sustancial con las partes o la transacción. En otras palabras, la selección expresa no puede incurrir en el vicio de fraude de ley, esto es, evadir una ley con una conexión estrecha a la transacción pertinente. Por su parte, el *Código Comercial Uniforme* (UCC) también requiere que el derecho seleccionado tenga "conexión sustancial" con la transacción.

Así, las preguntas que uno se plantea con respecto al caso Sky Reefer son las siguientes: ¿Olvidó la Corte Suprema en el caso Sky Reefer aplicar las excepciones a la regla de la selección expresa? ¿Tenía Japón una conexión sustancial con la transacción en Sky Reefer? ¿Qué significa "relación sustancial" o "conexión"? ¿Aplicó la Corte Suprema otro enfoque distinto al de la regla de la "conexión sustancial"?

Autores como Schoenbaum[24] y Tetley[25], favorecen la aplicación de otra legislación sólo si la legislación seleccionada por las partes incrementa la responsabilidad del armador. Decisiones posteriores de los tribunales estadounidenses han aceptado la aplicación de un régimen jurídico extranjero cuando este establece un nivel de responsabilidad más elevado contra el cargador.[26]

En el caso Sky Reefer la Corte Suprema de Justicia,[27] declaró aplicable la cláusula de selección de derecho extranjero en el conocimiento de embarque sobre las siguientes bases: 1) una cláusula de aplicación de derecho extranjero no reduce la responsabilidad del armador en violación a la Sección 3(8) de COGSA;[28] 2) la comunidad internacional que sigue las Reglas de La Haya aceptan cláusulas de selección de derecho extranjero; 3) tal como la Corte observó en el caso The Bremen v. Zapata Off-Shore*,* "Los principios contemporáneos de tipo internacional y la práctica comercial obligan a la aceptación de derechos y foros internacionales."[29]

---

[23] *Restatement (Second) of Conflicts of Law A 187 (1971).*

[24] Thomas J. Schoenbaum, "*Admiralty and Maritime Law*," 6th ed. 2018, p. 92.

[25] William Tetley, *"International Conflicts of Law,"* International Shipping Publications, Montreal, Canada, 1995, pp. 321-322.

[26] Francosteel Corp. v. Deppe Europe, 1990 AMC 2962 (SDNY 1990); INA v. The Atlantic Corona, 704 F. Supp 528 (SDNY 1989).

[27] Vimar Seguros y Reaseguros, S.A. v. MIV Sky Reefer, 115 S. Ct. 2322 (1995).

[28] *En Sky Reefer la* Corte Suprema criticó a *Indussa Corp.* v. *S.S. Ranborg,* 377 F. 2d 200 (1967).

[29] Michael F. Sturley, "*The Sky Reefer Decision and Its Effect on Maritime Law*", 27 Journal of Maritime Law and Commerce 521, 1996, pp. 113-115. "La decisión en Sky Reefer reafirmó el enfoque moderno y orientado al comercio de la Corte Suprema de EE.UU. respecto de las cláusulas de selección de foro y de derecho aplicable, alineando el derecho marítimo estadounidense con la práctica internacional."

4.1. Necesidad de la existencia de una conexión sustancial con el derecho seleccionado

Uno de los escenarios más comunes en los que se invalida una cláusula contractual de selección de derecho aplicable es cuando el derecho seleccionado no está relacionado con el contrato. El tribunal del Noveno Circuito de los Estados Unidos, en el caso *Empresa de Viacao Aerea Rio Grandense v. Boeing Co*[30] resumió el enfoque que la mayoría de los tribunales federales de los Estados Unidos mantenía al respecto:

> *"Un tribunal aplicará el derecho sustantivo designado por las partes en el contrato, a menos que la transacción entre en una de dos excepciones: (1) el estado elegido no tiene una relación sustancial con las partes o la transacción, o (2) la aplicación del derecho del estado elegido sería contraria a una norma de orden público."*

Según lo anterior, los tribunales estadounidenses debían invalidar una cláusula de selección de derecho extranjero, pues las partes no tenían una relación clara con la jurisdicción elegida. Por ejemplo, en *Copperweld Steel Co. v. Demag-Mannesmann-Bohler*,[31] el Tercer Circuito se negó a hacer cumplir una cláusula que designaba al derecho alemán como derecho aplicable. El objeto del contrato era una instalación ubicada en Estados Unidos, fabricada allí; con todos los registros obtenidos en los Estados Unidos, y con personal ubicado en dicho país y ejecutando actividades contractuales en los EE.UU. El tribunal consideró que la cláusula era claramente "invalida" en vista que el derecho alemán no tenía conexión con la transacción.

En el caso *State Establishment for Agric. Prod Trading v. MIV Wesermunde*,[32] el conocimiento de embarque incluía como derecho aplicable el derecho inglés, a pesar de que las mercancías se transportaban de Estados Unidos a Jordania. El tribunal del Undécimo Circuito invalidó la cláusula al considerarla que violaba el propósito general de COGSA, ya que la jurisdicción elegida no tenía relación con el transporte.

En el caso *Conklin & Garrett, Ltd. v. MIV Finnrose*,[33] el Quinto Circuito sostuvo que una cláusula de selección de derecho extranjero que exigía resolver cualquier conflicto según el derecho de Finlandia violaba COGSA. En ese caso, un contenedor resultó dañado en su transporte desde Reino Unido a Florida. El tribunal sostuvo que la cláusula limitaba la responsabilidad del transportista al designar un derecho y una jurisdicción sin relación con el contrato.

---

30 *641 F.2d 746 (9th Cir. 1981).*
31 *578 F.2d 953 (3d. Cir. 1978).*
32 *838 F.2d 1576 (11th Cir. 1988).*
33 *826 F.2d 1441 (5th Cir. 1987).*

Por último, es importante destacar que tanto el Restatement (Second) of Conflict of Laws como el Uniform Commercial Code (UCC) imponen límites a la autonomía de las partes en la elección del derecho aplicable. El Restatement Second establece que el derecho seleccionado debe tener una conexión sustancial con las partes o con la operación jurídica, salvo que exista una base razonable para dicha elección. De manera similar, el artículo 1-301 del UCC exige que exista una conexión sustancial entre el derecho elegido y la transacción objeto del contrato.[34]

Según la doctrina, existen tres argumentos básicos por los cuales la selección expresa del derecho aplicable al contrato debe tener una conexión sustancial con las partes o con la transacción: (i) Aplicar el derecho de una jurisdicción no relacionada podría sorprender y afectar los derechos de una de las partes; (ii) Seleccionar un derecho de un país lejano puede presentar dificultades en lo referente a litigio y aspectos probatorios; y (iii), el Estado elegido podría no tener suficiente "interés" en decidir sobre la transacción.[35]

4.2. Excepciones a la aplicación de la regla de la conexión sustancial

Según algunos autores, el enfoque utilizado en la sentencia del caso Sky Reefer fue el aplicar una excepción a la regla de la conexión sustancial. Se señala que en el caso Sky Reefer, la Corte Suprema aplicó la excepción a la excepción, y su fundamento legal fue la decisión *The Bremen v. Zapata Off-Shore Co.* [36] En el caso *The Bremen*, la Corte sostuvo que una cláusula de selección de derecho extranjero en un contrato es *prima facie* válida y debe cumplirse a menos que la parte que se opone demuestre que su aplicación sería irrazonable dadas las circunstancias.

Las cláusulas de selección de jurisdicción y de derecho aplicable minimizan la incertidumbre y aseguran que las partes no se vean súbitamente sometidas a jurisdicciones y normas hostiles. "Claramente, podrían surgir muchas incertidumbres e inconvenientes si una demanda se presenta en cualquier jurisdicción donde ocurriera un accidente, o si la jurisdicción quedara determinada al azar. La eliminación de estas incertidumbres mediante un acuerdo previo sobre una jurisdicción y derecho aceptable para ambas partes es un elemento indispensable y razonable en el comercio internacional..."[37]

---

[34] American Law Institute. Restatement (Second) of Conflict of Laws, § 187(2), 1971. "La elección del derecho será válida cuando la ley elegida tenga una relación sustancial con las partes o la transacción, o cuando exista otra base razonable para dicha elección." Uniform Commercial Code, § 1-301 (anteriormente § 1-105). "Las partes pueden elegir el derecho aplicable siempre que la transacción guarde una conexión razonable con la jurisdicción seleccionada."

[35] Charles Davis. "*Sky Reefer Foreign Arbitration & Litigation under COGSA*." University of San Francisco, Maritime Law Journal, 1995, p. 84.

[36] *407 U.S. I (1972)*

[37] *Bremen, 407 U.S. at 13-14; Roby v Corporation of Lloyd's, 996 F.2d at 1363*

"La selección de una jurisdicción extranjera es claramente un esfuerzo razonable por dotar de certeza a la transacción internacional [relacionada con el transporte de mercancías] y proporcionar un jurisdicción neutral, experimentado y capacitado en litigios marítimos. Cualquier 'inconveniente' que una parte sufra al litigar en la jurisdicción pactada fue claramente previsible al momento de contratar. La cláusula de jurisdicción tenía como objetivo proteger a las partes del riesgo de tener que defenderse en tribunales elegidos al azar." [38]

Por tanto, según la Corte en Sky Reefer (basada en *Bremen*), la necesidad de certeza y neutralidad en un contrato internacional, como un conocimiento de embarque, constituye un motivo razonable para validar una jurisdicción o un derecho que no tiene vínculos con la transacción.

En su época, algunos tribunales habían articulado una justificación económica del enfoque razonable de la sentencia del caso *Bremen*: "los contratos negociados libremente deben cumplirse porque el impacto financiero de la selección de jurisdicción o derecho aplicable probablemente ya está reflejado en el valor total del contrato." [39] Sería razonable permitir a un transportista elegir una jurisdicción y/o derecho neutral y no conectada porque: 1) así puede minimizar la gran cantidad de jurisdicciones a los que está expuesto debido a la naturaleza de su negocio; 2) esa jurisdicción neutral reduce la confusión, ahorra tiempo y costes en litigios previos y conserva recursos judiciales; 3) finalmente, también podría beneficiar a los demandantes al reducir los costes del transporte de mercancías.[40]

Finalmente, algunos tribunales han sostenido que una selección contractual de jurisdicción y derecho aplicable no es irrazonable ni debe ser invalidada solo porque el derecho extranjero o su procedimiento puedan ser distintos o menos favorables que los de Estados Unidos. [41] "La cuestión es si la aplicación del derecho extranjero presenta el riesgo de que los demandantes se queden sin remedio o sean tratados injustamente." [42] En Sky Reefer, los demandantes no demostraron que la aplicación del derecho japonés les privaría "de algún remedio".

---

[38] Bremen, 407 U.S. at 13-14.

[39] Insurance Corp. of Hannover, Inc. v Latino Americana de Reaseguros S.A., 868 F.Supp. at 529 (citando el caso Shute, 499 U.S. at 594).

[40] Shute 499 U.S. at 594.

[41] Roby, 996 F.2d at 1363 [citando el caso Mitsubishi Motors Corp. v. Soler Chrysler-Plymouth, 473 U.S. 614, 629 (1985); Medoil Corp. v. Citicorp, 729 F.Supp. 1456, 1460 (S.D.N.Y.1990)].

[42] Roby, 996 F.2d at 1363 (citando el caso Piper Aircraft Co. v. Reyno, 454 U.S. 235,254-55, 1981)

Así, la razonabilidad de una jurisdicción y derecho neutral y no conectado con la transacción constituye una excepción a la regla de la conexión sustancial. Y la aplicación de esta excepción al requisito de la conexión sustancia, no hace dicha selección invalida. Y esta excepción a la excepción fue aplicada por Sky Reefer en base a los argumentos aquí explicados: certeza, neutralidad y eficiencia económica.

Ahora bien, la excepción a la aplicación de COGSA, respaldada por el caso Sky Reefer cuando las partes han elegido un derecho aplicable distinto para la transacción, también está sujeta a ciertas condiciones y limitaciones. Entre ellas se incluyen la aplicación de normas imperativas, la prohibición del fraude de ley y el respeto a la normativa de orden público, como veremos a continuación:

4.2.1. Protección de normas imperativas.

Otra excepción a la regla de selección expresa del derecho aplicable en un contrato es que las partes no pueden expresar su voluntad cuando se entra en conflicto con una norma imperativa. Una selección expresa de un derecho extranjero en un contrato debe ser realizado "de buena fe y de manera legal". Las normas imperativas nacionales deben entenderse, y usualmente se entiende así, como prevalentes sobre la selección expresa al derecho aplicable al contrato realizada por las partes.

Antes del caso Sky Reefer, los tribunales de los Estados Unidos habían sostenido que los conocimientos de embarque relacionados con el transporte de mercancías hacia y desde los Estados Unidos estaban indiscutiblemente regidos por COGSA, debido a que la aplicación de esta norma era obligatoria por su carácter imperativo y por estar envuelto el orden público. En concreto, la norma COGSA establece que:

> *"todo conocimiento de embarque... que sea evidencia de un contrato de transporte de mercancías por mar hacia o desde los puertos de los Estados Unidos, en comercio exterior, surtirá efecto conforme a las disposiciones de este capítulo."*

De acuerdo con esta disposición, antes del caso Sky Reefer, la mayoría de los tribunales en los Estados Unidos habían sostenido que el Congreso al emitir COGSA pretendió invalidar cualquier cláusula contractual en un conocimiento de embarque, para envíos hacia o desde los Estados Unidos, que impidiera a los cargadores demandar a un transportista en un tribunal estadounidense. Según la antigua doctrina jurisprudencial, los tribunales de los Estados Unidos debían aceptar la demanda y aplicar las normas que el Congreso ha prescrito, como es el caso de COGSA, por ser una norma imperativa y de orden público.

Algunos comentaristas consideran que las Reglas de La Haya son imperativas, específicamente al analizar los artículos 2, 3(8) y 5.[43] COGSA se basa en las Reglas de La Haya, y estas disposiciones son idénticas a las reglas en COGSA. Por lo tanto, concluyeron que COGSA también era una norma imperativa.

Antes del caso Sky Reefer, el carácter imperativo de COGSA había sido sostenido en múltiples ocasiones por los tribunales estadounidenses. Uno de los argumentos utilizados por el tribunal en el caso Indussa para llegar a su opinión de que las cláusulas de selección de jurisdicción en los conocimientos de embarque cubiertos por COGSA son per se inválidas fue el carácter obligatorio de COGSA. Esta doctrina jurisprudencial sostenía que: "COGSA fue promulgada para corregir la desigualdad en el poder de negociación que existe en los conocimientos de embarque. Los transportistas presentan los conocimientos sin negociación, y el cargador debe aceptarlos si desea transportar su carga".[44] "COGSA es de aplicación obligatoria porque fue promulgada para proporcionar a los cargadores una mejor distribución del riesgo en los conocimientos de embarque, considerando su débil posición negociadora. COGSA establece el estándar mínimo para la negociación, el cual puede modificarse en favor del cargador, pero no del transportista."[45]

COGSA es una norma imperativa y en ese sentido fue confirmada en el caso Shackman v. Cunard White Star Ltd, que sostuvo: "Aun si esta cláusula [la cláusula de derecho aplicable] estuviera ausente, el párrafo anterior de COGSA seguiría formando parte del conocimiento de embarque."[46]

Por tanto, si COGSA es una norma obligatoria y la selección expresa del derecho aplicable al contrato no puede eludir la fuerza de una norma imperativa, ¿por qué entonces el fallo Sky Reefer sostuvo la validez de una cláusula de selección de derecho que intentaba evadir una norma obligatoria como COGSA? La respuesta está en que la decisión del caso Sky Reefer violó los principios de COGSA; la Corte Suprema permitió la aplicación del derecho japonés, que ha adoptado las Reglas de La Haya, que son similares a COGSA. Como COGSA se basa en las Reglas de La Haya, la Corte

---

[43] Las Reglas de La Haya tienen carácter imperativo, lo cual se evidencia especialmente en los artículos 2, 3(8) y 5. Estos artículos establecen obligaciones mínimas e inderogables para el transportista, limitan la posibilidad de excluir responsabilidades por contrato y refuerzan la aplicación obligatoria del régimen, impidiendo su evasión mediante acuerdos contractuales.

[44] Tetley, William. "*Marine Cargo Claims*." 4th ed. Montreal: Blais, 1994, pp.83-98 y Sturley, Michael F. "*The History of COGSA and the Hague Rules*." Journal of Maritime Law and Commerce 22, no. 1, 1991, pp. 1–57.

[45] Force, Robert, Martin Davies, and Michael F. Sturley. "*The Law of Maritime Personal Injuries and Death."* 2nd ed. Hornbook Series. St. Paul, MN: West Academic Publishing, 2005, pp. 122-130 y Sturley, Michael F. "*The Application of COGSA to Imports and Exports Under Bills of Lading*." Journal of Maritime Law and Commerce 28, no. 1, 1997, pp. 1–36.

[46] Schoenbaum, T. J. Admiralty and Maritime Law (6th ed.). St. Paul, MN: West Academic Publishing, 2021, pp.10-18. Schoenbaum discute detalladamente el carácter imperativo de COGSA y cómo los tribunales federales han interpretado su aplicación automática, incluyendo el razonamiento adoptado en casos como *Shackman v. Cunard White Star Ltd.*

Suprema promovió la uniformidad. La necesidad de uniformidad internacional fue uno de los propósitos principales por los cuales el Congreso promulgó COGSA. No obstante, si en la etapa de ejecución de la sentencia extranjera el tribunal estadounidense descubre que la jurisdicción extranjera no aplicó los principios de COGSA, entonces el tribunal debe rechazar ejecutar dicha sentencia, porque va en contra del orden público estadounidense.

Sky Reefer permitió, y estableció el precedente, de que los tribunales estadounidenses están autorizados para aceptar la aplicación de un derecho extranjero equivalente a COGSA. En otras palabras, los principios de COGSA pueden aplicarse indirectamente. "El hecho de que un tribunal extranjero reconozca y haga cumplir las Reglas de La Haya, en las cuales se basa COGSA, significa que ese país extranjero no aplicará un estándar inferior al de COGSA."[47]

4.2.2. Evitar el fraude de ley

Otra excepción a la regla de la selección expresa del derecho llevado a cabo por las partes es cuando esta selección se hace de mala fe, por ejemplo, con la intención de evadir el derecho nacional, es decir, incurrir en fraude de ley. "El vicio de fraude de ley es una excepción que anula la selección del derecho realizada por las partes y también es un vicio que puede invocarse en casos de selección de jurisdicción y reconocimiento de sentencias extranjeras."[48] Es decir, el fraude de ley constituye un límite a la autonomía de la voluntad y a la aplicación del derecho extranjero.[49]

Este principio es también seguido por el derecho venezolano en la Ley de Derecho Internacional Privado (LDIP)[50], cuyos artículos 8 y 9 reconoce la autonomía de la voluntad en la elección del derecho aplicable, pero condicionada a los límites impuestos por el orden público y el fraude a la ley. En particular el articulo 8 de la LDIP establece:

> *Artículo 8 (Fraude a la ley): "No podrá invocarse ni aplicarse el derecho extranjero cuando se haya recurrido al derecho de otro Estado con el propósito de eludir una norma de aplicación inmediata del ordenamiento jurídico venezolano."*

---

47 La Corte Suprema en Sky Reefer sostuvo que las cláusulas de selección de foro extranjero no son per se inválidas bajo COGSA, siempre que la ley extranjera aplicable no reduzca las protecciones sustantivas que ofrece COGSA." (Schoenbaum, Admiralty and Maritime Law, 6.ª ed. St. Paul, MN: West Academic Publishing., pp.10-18).

48 Dicey, Morris & Collins on the Conflict of Laws (15th ed., Sweet & Maxwell, 2012), y Borrás, A. "*Derecho Internacional Privado*." Editorial Tecnos, pp. 201-220, el cual analiza el fraude a la ley como límite a la autonomía de la voluntad y a la aplicación del derecho extranjero.

49 Díez-Picazo, Luis, y Antonio Gullón. "*Sistema de Derecho Civil*." Vol. I. Madrid: Editorial Tecnos, 2008, pp. 89.

50 Aprobada el 6 de agosto de 1998 y publicada en Gaceta Oficial N.º 36.511 del 7 de agosto de 1998.

Algunos comentaristas afirmaron que la decisión en Sky Reefer era errónea porque permitía el fraude de ley. Los objetivos de COGSA no podrían cumplirse si las partes pudieran evitar, mediante una selección expresa, un derecho que de otro modo sería aplicable.[51] La decisión Sky Reefer anima a las partes a evadir el derecho aplicable al conocimiento de embarque al permitir que las partes elijan un derecho extranjero en lugar de un régimen obligatorio directamente vinculado al contrato como COGSA. Según esta tendencia, Sky Reefer olvidó el principio de que una selección expresa de derecho extranjero está condicionada a los límites impuestos por el orden público y el fraude a la ley.[52]

El fraude de ley es la manipulación intencional e indebida de los puntos contactos relacionados con una transacción (factores de conexión) con el fin de (i) evitar la invalidez de la norma seleccionada por aplicación del principio de orden público, (ii) evitar un derecho aplicable obligatorio, o (iii) evitar la jurisdicción más apropiada.[53]

En Inglaterra, la Cámara de los Lores, en el caso The Hollandia, sostuvo que una cláusula en un conocimiento de embarque que invocaba el derecho de los Países Bajos en un envío desde Inglaterra a las Antillas Holandesas era nula por mitigar al transportista de responsabilidades, lo cual era contrario al artículo 3(8) de la Ley de Transporte Marítimo de 1971 del Reino Unido, versión de las Reglas de La Haya/Visby.[54]

No existe una doctrina general consolidada sobre fraude de ley en los Estados Unidos, aunque existen muchos casos judiciales en donde se ha aplicado y se siguen aplicando la regla del fraude de ley. [55] En una discusión sobre los intentos de evadir la aplicación de COGSA, Knauth señaló que "los tribunales estadounidenses consideran nulas las cláusulas evasivas o de fraude de ley."[56] Otros comentaristas dicen que el orden público cumple el papel de la doctrina de fraude de ley. En EE. UU., y se sustentan en el Restatement Second que contempla en cierta forma la doctrina del fraude de ley.[57]

---

[51] Force, Robert. "*Forum Selection Clauses in International Contracts: Sky Reefer and Beyond*." Tulane Maritime Law Journal 20, no. 1, 1995, pp. 1–34.

[52] Tetley, William. "*International Maritime and Admiralty Law*." Cowansville, QC: Éditions Yvon Blais, 2003, pp. 207-221.

[53] Fawcett, J. J., and J. M. Carruthers. "*Cheshire, North & Fawcett: Private International Law*." 14th ed. Oxford: Oxford University Press, 2008, pp. 112-123.

[54] Debattista, Charles. "*Bills of Lading in Export Trade*." 2nd ed. London: Butterworths, 1995, pp 76-81 y Girvin, Stephen. Carriage of Goods by Sea. 2nd ed. Oxford: Oxford University Press, 2011, pp. 111-117.

[55] Symeonides, Symeon C. "*Codifying Choice of Law Around the World: An International Comparative Analysis."* Oxford: Oxford University Press, 2014, pp. 87-98 y ver Restatement (Second) of Conflict of Laws. St. Paul, MN: American Law Institute Publishers, 1971.

[56] Knauth, Arnold W. "*The American Law of Ocean Bills of Lading*." 4th ed. New York: Cornell Maritime Press, 1953. En esta obra, Knauth analiza cómo los tribunales estadounidenses tienden a declarar nulas las cláusulas contractuales que buscan evadir la aplicación de normas imperativas, como las establecidas por COGSA, especialmente cuando dichas cláusulas constituyen una forma de fraude a la ley o una renuncia a responsabilidades impuestas por la ley.

[57] Restatement (Second) of Conflict of Laws. St. Paul, MN: American Law Institute Publishers, 1971 y Symeonides, Symeon C. "*Codifying Choice of Law Around the World: An International Comparative Analysis*." Oxford: Oxford University

El párrafo 187(2)(b) establece que:

> *La aplicación del derecho del estado elegido sería contraria al orden público del Estado que posea un interés sustancialmente mayor que el derecho del Estado elegido por las partes en la resolución del tema particular y que, conforme a la regla 188, sería el Estado cuyo derecho se aplicaría en ausencia de una selección efectiva por las partes.*

Según esta disposición, los tribunales pueden evitar aplicar un derecho extranjero si el derecho seleccionado es contrario al "orden público". Aunque el párrafo 187(2)(b) del Restatement Second no menciona expresamente el fraude de ley, proporciona a los tribunales estadounidenses herramientas para sustituir otro derecho si el derecho seleccionado contraviene el orden público.[58]

Según el caso Sky Reefer, el no aplicar COGCA no constituye fraude de ley, ya que un tribunal estadounidense puede y debe hacer cumplir las cláusulas de selección de derecho acordada por las partes, incluso en situaciones donde la aplicación directa de COGSA haya sido evitada, siempre que el derecho extranjero aplicado sea similar o más protector que las normas de COGSA. De lo contrario, en la etapa de ejecución de la sentencia o laudo arbitral emitida con base al derecho extranjero, el tribunal estadounidense está obligado rechazar la validez de la sentencia extranjera. Así, la aplicación de una cláusula de selección de derecho puede ser completamente coherente con COGSA si el resultado es la aplicación de normas con los mismos principios de COGSA, por ejemplo, normas que sigan los principios de las Reglas de La Haya. Por tanto, según Sky Reefer, cuando la cláusula de selección de derecho indica la aplicación de una legislación cuya normativa está conformada por las Reglas de La Haya o de La Haya/Visby, los tribunales estadounidenses deben hacer cumplir dicha selección.

Algunos comentaristas contrarios al caso Sky Reefer, sostuvieron que la decisión Sky Reefer permitía y favorecía el forum shopping internacional.[59] También decían que el caso Sky Reefer iba en contra del caso Carnival Cruise Line v. Shute[60] el cual imponía una regla de razonabilidad al derecho seleccionado: "El tribunal no debe hacer

---

Press, 2014, pp. 90-95.

58 Hay, Peter, Patrick J. Borchers, and Symeon C. Symeonides. "*Conflict of Laws*." 6th ed. St. Paul, MN: West Academic Publishing, 2018, pp.105.

59 Force, Robert. "*Forum Selection Clauses in International Contracts...*" Op. cit. pp. 1–34.

60 Carnival Cruise Lines, Inc. v. Shute, 499 U.S. 585 (1991). En esta decisión, la Corte Suprema de EE. UU. sostuvo que una cláusula de elección de derecho aplicable y de foro en un contrato de adhesión era válida si era razonable y no injusta, estableciendo que el foro seleccionado no debía ser remoto o ajeno a las partes o al contrato. Varios comentaristas señalaron Sky Reefer (que era una decisión posterior) parecía contradecir este criterio al permitir cláusulas que remitían a foros más distantes o con una conexión débil con la operación contractual, abriendo así la puerta a prácticas de forum shopping y cláusulas abusivas.

cumplir una cláusula que seleccione un derecho remoto."[61] En Shute, la Corte Suprema validó una cláusula de selección de derecho incorporada en un boleto de pasajero. En este caso, se sostuvo que, para impugnar la validez de una cláusula de selección de derecho aplicable, la parte debe demostrar que "la aplicación del derecho y la jurisdicción seleccionado contractualmente será tan difícil e inconveniente que, en la práctica, el afectado se verá privado de poder litigar el caso y hacer valer sus derechos." La parte afectada puede alegar la falta de razonabilidad del derecho seleccionado demostrando que el derecho seleccionado podría privarle de un remedio o de un derecho.[62]

Sin embargo, esta doctrina olvida el caso Bremen,[63] en el cual la Corte Suprema de los Estados Unidos sostuvo que una legislación extranjera no relacionado con la transacción puede ser razonable debido a su neutralidad y certeza. El principio del fraude de ley fue referido en el caso Bremen.[64] La Corte permitió a las partes evadir la aplicación de un derecho nacional con base en una prueba de razonabilidad. La Corte sostuvo que las cláusulas de selección de derecho aplicable no deben ser "irrazonables o injustas", ni dar lugar a "fraude de ley o abuso de derecho". Por tanto, en el caso Sky Reefer no hubo fraude de la ley porque el derecho elegido por las partes fue razonable y justo. En Japón se aplicaría un derecho similar a COGSA, que proporciona mecanismos de protección y remedios a la parte afectada equivalentes a los proporcionados por COGSA.

Por otra parte, el caso Sky Reefer tomó en cuenta que muchos países ya habían adoptado las Reglas de La Haya. La aceptación de las Reglas de La Haya por la mayoría de los países marítimos importantes del mundo proporciona a los cargadores y transportistas la certeza de que la mayoría de las disposiciones de un conocimiento de embarque recibirán el mismo tratamiento en los tribunales de esas naciones. Por lo tanto, no hay evasión ni fraude de ley si el derecho elegido en el conocimiento de embarque conlleva la aplicación un derecho basado en las Reglas de La Haya, ya que COGSA se basa en ellas.[65]

---

[61] Force destaca la tensión entre Sky Reefer y Carnival Cruise Lines v. Shute, argumentando que Sky Reefer disminuyó el estándar de razonabilidad exigido en Shute, al permitir la aplicación de derechos y foros elegidos contractualmente, incluso si estos eran menos relacionados con la operación, siempre que no resultaran abiertamente injustos. Force, Robert. "Forum Selection Clauses in International Contracts..." Op. cit. pp. 1–34.

[62] Carnival Cruise Lines, Inc. v. Shute, 499 U.S. 585 (1991).

[63] The Bremen v. Zapata Off-Shore Co., 407 U.S. 1 (1972).

[64] En este caso emblemático, la Corte Suprema de EE.UU. estableció que las cláusulas de selección de derecho aplicable deben ser respetadas a menos que se demuestre que son "irrazonables o injustas", o que fueron obtenidas mediante "fraude o abuso". La Corte defendió que incluso una legislación extranjera y no relacionada con la transacción puede ser válida si ofrece neutralidad y certeza. Aunque no usó expresamente la expresión "fraude de ley", se refirió a abusos contractuales que buscan evitar la aplicación de normas nacionales. Este precedente fue considerado por la Corte en Sky Reefer, la cual concluyó que la jurisdicción japonesa no implicaba una evasión de la ley, ya que ofrecía un sistema legal comparable a COGSA en cuanto a protección de derechos.

[65] Baatz, Yvonne. "*Maritime Law."* 4th ed. London: Informa Law from Routledge, 2023, pp. 167-171. Baatz explica que las

Además, la decisión Sky Reefer prohíbe expresamente cualquier intento de las partes de ejercer fraude de ley o evadir una norma de orden público. La Corte sostuvo que el tribunal de distrito retendrá jurisdicción para revisar la decisión extranjera. La regla de fraude de ley puede invocarse, y en consecuencia no ejecutar la sentencia extranjera, al momento del reconocimiento o ejecución de la sentencia extranjera. Una sentencia no puede reconocerse cuando ha existido fraude de ley. Por lo tanto, si las partes evaden intencionalmente la aplicación de COGSA invocando en un conocimiento de embarque la aplicación de un derecho extranjero que limita la responsabilidad del transportista, los tribunales estadounidenses, conforme a Sky Reefer, deben negarse a ejecutar la sentencia extranjera en vista que existe un vicio de fraude de ley.[66]

4.2.3. Orden público

Una de las limitaciones más significativas a la autonomía de la voluntad en la selección contractual del derecho aplicable es la excepción por razones de orden público. En el sistema jurídico de los Estados Unidos, los tribunales han invocado esta excepción para invalidar cláusulas de elección de derecho extranjero cuando dicha elección resulta contraria a principios fundamentales del foro. En términos generales, la elección de un derecho extranjero por las partes es presumiblemente válida; sin embargo, puede ser rechazada si se demuestra que es irrazonable, obtenida mediante fraude, abuso, o si contraviene una norma imperativa del orden público del Estado con mayor interés en el litigio.[67]

Además, el Restatement (Second) of Choice of Law establece la infracción del orden público como una excepción a la regla de la autonomía de las partes en la selección expresa del derecho contractual. Esta excepción permite a los tribunales preservar la aplicación de normas imperativas del foro, como es el caso de COGSA, cuyo objetivo es proteger a los residentes del estado, incluyendo a los cargadores o propietarios de mercancías.

En este contexto, varios comentaristas han criticado la decisión *Sky Reefer*, al considerar que debilita la fuerza obligatoria de COGSA. Esta corriente sostiene dos objeciones principales: (i) que *Sky Reefer* permite a los transportistas evadir la aplicación imperativa de COGSA mediante la selección de un foro y derecho extranjero más

Reglas de La Haya, o sus versiones modernizadas como las Reglas de La Haya-Visby, han sido adoptadas por la mayoría de las jurisdicciones marítimas importantes. Esto significa que incluso cuando un conocimiento de embarque elige un foro extranjero, como Japón en Sky Reefer, se mantiene un grado razonable de uniformidad en la interpretación y aplicación de las obligaciones contractuales, evitando resultados arbitrarios o fraudulentos.

66 Force, Robert. "*Forum Selection Clauses in International Contracts…"* Op. cit. pp. 1–34.

67 Hay, Peter, Patrick J. Borchers, and Symeon C. Symeonides. "*Conflict of Laws."* 6th ed. St. Paul, MN: West Academic Publishing, 2018, pp. 202-220. Según este autor, la autonomía de las partes en la selección del derecho aplicable tiene límites claros en el sistema estadounidense, especialmente cuando la ley elegida viola el orden público fundamentales del foro.

favorable a sus intereses; y (ii) que dicha decisión protege desproporcionadamente a los transportistas al reducir sus responsabilidades frente a los cargadores, mediante la aplicación de un régimen legal distinto al previsto por la legislación estadounidense, lo que podría resultar en un debilitamiento del régimen de protección legal establecido por el Congreso.[68]

Cualquier intento de anular la aplicación obligatoria de COGSA o de las Reglas de La Haya van contra del orden público. Algunos comentaristas han afirmado que debe considerarse contrario al orden público de cualquier Estado que las partes elijan un derecho que anule las Reglas de La Haya [o COGSA] cuando estas reglas hayan sido adoptadas por los estados con los que la transacción tiene una conexión fáctica.[69]

COGSA constituye una manifestación del orden público legislativo de los Estados Unidos en materia de transporte marítimo internacional. Sin embargo, en el caso Vimar Seguros y Reaseguros, S.A. v. M/V Sky Reefer, la Corte Suprema determinó que no existe una violación del orden público per se, cuando las partes eligen contractualmente la aplicación de un derecho extranjero, siempre que dicho derecho sea sustancialmente equivalente a COGSA, como es el caso de las Reglas de La Haya adoptadas por múltiples jurisdicciones.

La Corte sostuvo que sería prematuro invalidar una cláusula de selección de foro o de derecho extranjero en una etapa inicial del proceso, dado que aún no se puede determinar con certeza si la jurisdicción seleccionada aplicará una legislación menos favorable a los cargadores. Por tanto, la cláusula debe presumirse válida hasta que se demuestre lo contrario.

No obstante, la Corte dejó abierta la posibilidad de revisar esa validez posteriormente. Si la parte que se opone a la aplicación de la cláusula presenta evidencia clara y convincente de que el derecho extranjero elegido difiere sustancialmente de COGSA y proporciona un nivel inferior de protección —por ejemplo, si no incorpora las Reglas de La Haya—, entonces los tribunales estadounidenses podrían negar la ejecución de dicha cláusula por ser contraria al orden público. En este contexto, la carga de la prueba recae en la parte que impugna la cláusula, quien debe demostrar que la ley seleccionada carece de equivalencia sustantiva con el régimen protector de COGSA.

---

[68] Phillip Buhler. "*Forum Selection and Choice of Law Clauses in International Contracts: A United States Viewpoint with Particular Reference to Maritime Contracts and Bills of Lading*." (Académie.edu), 2018, pp. 89-101. Buhler discute la evolución del derecho COGSA y la jurisprudencia relacionada, subrayando cómo Sky Reefer se alinea con la tendencia hacia una uniformidad global en el transporte marítimo, aunque a costa de una mayor exposición de los cargadores al forum shopping.

[69] Granite State Insurance Co. v. M/V Caribe. En este fallo, se enfatiza que "los tribunales americanos deben interpretar COGSA de forma coherente con las implementaciones de las Reglas de La Haya en otras jurisdicciones, y que cualquier intento de anular estas normas uniformes —bien mediante cláusulas contractuales."

Cuando el derecho extranjero elegido por las partes en una cláusula de selección difiere de las Reglas de La Haya o de COGSA, los tribunales estadounidenses pueden aceptar su aplicación únicamente si dicho régimen ofrece una protección igual o superior al cargador y no impone una limitación indebida de la responsabilidad del transportista. Si, por el contrario, el derecho extranjero reduce sustancialmente las garantías previstas por COGSA o exonera al transportista de responsabilidad en casos donde COGSA sí impondría dicha responsabilidad, los tribunales deben considerar la cláusula inaplicable por contrariar el orden público estadounidense.[70]

Este enfoque, basado en la protección mínima garantizada por normas imperativas como COGSA, ya ha sido adoptado por los tribunales estadounidenses en otros contextos. Por ejemplo, en un caso relacionado con una relación laboral marítima, un tribunal federal rechazó aplicar una cláusula de selección de derecho extranjero que regulaba el contrato bajo una ley que privaba al trabajador de su derecho a reclamar salarios impagos mediante acción judicial civil, tal como lo garantiza el Seaman Wage Act. La ley extranjera elegida solo permitía reclamaciones ante una jurisdicción laboral administrativa, lo que implicaba una renuncia tácita a los derechos laborales sustantivos reconocidos en el ordenamiento estadounidense.[71]

El tribunal sostuvo que dicha cláusula de selección de derecho era nula por violar el orden público, ya que obligaba al empleado a renunciar a garantías mínimas legalmente reconocidas en los Estados Unidos. Esta jurisprudencia confirma que el respeto al orden público interno actúa como límite infranqueable a la autonomía de la voluntad en contratos internacionales, incluso cuando se expresan mediante cláusulas de selección de foro o de derecho.[72]

4.2.4. Doctrina del caso Sky Reefer

Como regla general, según el caso Sky Reefer, los tribunales estadounidenses deben hacer cumplir las cláusulas de selección del derecho aplicable estipuladas en conocimientos de embarque, siempre que dichas cláusulas no contraríen principios fundamentales de orden público ni operen como una renuncia anticipada a derechos irrenunciables establecidos en COGSA. Esta regla establecida por el caso Sky Reefer se apoya en las siguientes consideraciones doctrinales y jurisprudenciales:

---

[70] Elizabeth A. Clark, "*Public Policy and the Recognition of Foreign Judgments*." Journal of Law and Commerce 13: 1993, pp. 297–319.

[71] Thomas v. Carnival Corp., 2009 U.S. App. LEXIS 14406 (11th Cir. July 1, 2009). En este caso, el circuito declaró nula una cláusula de selección de ley y foro extranjero porque renunciaba de manera anticipada a los derechos del marinero bajo el Seamen's Wage Act, considerándola contraria al orden público de los Estados Unidos, pese a ser reglamentada y predeterminada por las partes.

[72] Sampath, George. "*Public Policy as a Limitation on the Enforcement of Foreign Choice-of-Law Clauses in Employment Contracts*." Labor Law Journal, vol. 64, no. 3, 2013, pp. 122–130.

(i) Precedente de validez prima facie – *The Bremen v. Zapata Off-Shore Co.*

En el caso *The Bremen*, 407 U.S. 1 (1972), la Corte Suprema sostuvo que las cláusulas de elección de foro y de derecho aplicable en contratos internacionales son válidas prima facie y deben ser respetadas, salvo que se demuestre que su aplicación sería "irrazonable o injusta", o daría lugar a fraude o violación del orden público. Este principio ha sido aplicado extensivamente en el derecho marítimo estadounidense.

(ii) COGSA no prohíbe cláusulas de selección de derecho

COGSA no contiene disposición expresa que prohíba las cláusulas de selección de jurisdicción o derecho aplicable. Por tanto, su inclusión en los conocimientos de embarque no es contraria per se a dicha ley, salvo que su aplicación tenga el efecto de excluir o limitar las responsabilidades mínimas impuestas por COGSA, conforme al artículo 3(8).

(iii) Consistencia internacional – Reglas de La Haya y Reglas de Hamburgo

Las Reglas de La Haya, base de COGSA, no prohíben las cláusulas de selección de foro o derecho, y en la práctica, muchos países firmantes las reconocen como válidas. Las Reglas de Hamburgo incluso permiten expresamente dichas cláusulas, siempre que la jurisdicción seleccionada tenga un vínculo razonable con el contrato y competencia sobre el litigio.

Con la evolución y consolidación de la teoría moderna de conflictos de leyes, la validez de las cláusulas de selección de foro en los conocimientos de embarque debe ser plenamente reconocida, tal como lo afirmó Sky Reefer. Estas cláusulas deben considerarse válidas siempre que el derecho elegido corresponda a un Estado parte de las Reglas de La Haya, garantizando así un nivel adecuado de protección y certeza jurídica. En este sentido, la postura sostenida en Indussa, que presumía erróneamente que la aplicación de cualquier norma extranjera implicaría una reducción de la responsabilidad del transportista, ha quedado superada. En Sky Reefer, la Corte Suprema reafirmó el principio de validez de las cláusulas de selección de foro y derecho en conocimientos de embarque, y restringió el criterio anterior establecido en Indussa, que presumía su invalidez automática por impedir la aplicación de COGSA.

La decisión Sky Reefer corrige la visión obsoleta del caso Indussa, que asumía automáticamente que la aplicación de un derecho extranjero era perjudicial. El análisis contemporáneo, más matizado, requiere evaluar si efectivamente se produce una reducción de responsabilidad y no simplemente una diferencia en interpretación legal o jurisdicción.[73]

---

[73] Courtlan H. Peterson, "*Foreign Country Judgments and the Second Restatement of Conflicts of Laws*," Columbia Law Review, Vol. 72, 1972, pp. 220–224.

Según Sky Reefer, los tribunales deben realizar un análisis caso por caso sobre la validez de dichas cláusulas, examinando si el derecho extranjero seleccionado reduce las garantías sustantivas otorgadas al cargador bajo COGSA. Sin esta aproximación casuística, un tribunal podría erróneamente interpretar el alcance de Sky Reefer y, en consecuencia, socavar gravemente el fin subyacente a COGSA, cuyo objetivo es facilitar la simplificación y uniformidad en el tratamiento legal de los conocimientos de embarque marítimos.

Es importante destacar que Sky Reefer no abrió una vía libre para la aceptación automática de cláusulas de selección de foro o de derecho. Tales cláusulas siguen siendo susceptibles de ser declaradas nulas si, en conjunto, "operan como una renuncia anticipada e injustificada del derecho de una parte a ejercer los remedios legales que le son conferidos por COGSA", o si "el derecho extranjero designado limita la responsabilidad del transportista a una cuantía inferior a la que correspondería bajo COGSA". La Corte sostuvo que sería prematuro invalidar una cláusula de selección sin prueba clara de que la ley extranjera aplicable limitaría injustamente los derechos del cargador.

No obstante, el fallo también establece límites importantes:

- Si el foro extranjero aplica una ley sustantiva menos protectora que COGSA o limita la responsabilidad del transportista por debajo de los estándares de COGSA, entonces la cláusula debe considerarse nula por violar el orden público estadounidense.
- La carga de la prueba recae en la parte que impugna la cláusula, quien deberá demostrar que la ley extranjera no cumple con los estándares mínimos exigidos por COGSA.

Finalmente, la tarea de determinar cuál ley sustantiva aplicará el tribunal extranjero, así como su conformidad con COGSA, no debe ser vista como un proceso particularmente complejo o incierto. La cuestión esencial no reside en la mera diferencia de la ley o interpretación que se aplicará, sino en si dicha ley resultará en una disminución real e injustificada de la responsabilidad del transportista respecto a los estándares establecidos por COGSA.

Sky Reefer debe interpretarse como un reconocimiento de la modernización en la teoría de los conflictos de leyes y la práctica marítima internacional. En línea con el Restatement (Second) of Conflict of Laws § 187(2)(b), las cláusulas de elección de ley deben respetarse siempre que el derecho seleccionado no sea contrario a una norma de orden público fundamental del estado que de otro modo sería aplicable.

5. Las implicaciones derivadas del caso Sky Reefer

La decisión en *Sky Reefer* representó un punto de inflexión significativo en la interpretación y aplicación de las cláusulas de selección de derecho y de foro en contratos marítimos, especialmente en lo relativo a los conocimientos de embarque. Este fallo fortaleció la validez y ejecutabilidad de las cláusulas de arbitraje internacional y selección de ley extranjera, promoviendo así una mayor uniformidad y previsibilidad en el comercio marítimo global. La corte reconoció la autonomía contractual de las partes para elegir el derecho aplicable, siempre que la selección no implique una violación al orden público ni una reducción injustificada de las responsabilidades estatutarias establecidas en COGSA o las Reglas de La Haya.

Esta postura ha incentivado una mayor certeza jurídica en los contratos de transporte marítimo, facilitando que los cargadores y transportistas puedan anticipar las reglas aplicables y planificar sus operaciones con base en un marco legal consistente. Además, al promover la aceptación de cláusulas de arbitraje internacional, Sky Reefer contribuyó a fortalecer mecanismos alternativos de resolución de disputas, los cuales suelen ser más rápidos y especializados que la litigación tradicional.

No obstante, la decisión también ha suscitado críticas y debates dentro de la doctrina y la práctica jurídica. Diversos comentaristas han señalado que la aplicación rigurosa de las cláusulas de selección de foro y ley podría afectar desproporcionadamente a los cargadores de menor tamaño o con recursos limitados, quienes se ven obligados a litigar en jurisdicciones extranjeras lejanas, con costos elevados y dificultades logísticas significativas. Esta situación podría generar un desequilibrio en la relación contractual, favoreciendo a los transportistas o partes con mayor poder económico y acceso a recursos legales internacionales.

Como consecuencia de estas preocupaciones, algunos sectores han impulsado propuestas para reformar la regulación vigente con el fin de proteger los intereses legítimos de los cargadores y asegurar un uso justo y equitativo de las cláusulas de arbitraje y selección de derecho. Dichas reformas buscan establecer límites claros para evitar abusos, tales como la imposición arbitraria de foros distantes o la elección de leyes que reduzcan indebidamente las responsabilidades del transportista. También se ha planteado la necesidad de incluir mecanismos de revisión judicial que permitan a los tribunales evaluar la razonabilidad y equidad de estas cláusulas antes de su ejecución.

En paralelo, a nivel internacional, se han desarrollado instrumentos y convenciones que buscan equilibrar la autonomía contractual con la protección de las partes vulnerables en contratos marítimos, tales como las reformas a las Reglas de La Haya y la promoción de normas uniformes que regulan la validez y límites de las cláusulas de arbitraje y selección de ley.

En síntesis, Sky Reefer ha marcado un precedente jurisprudencial fundamental que impulsa la uniformidad y certeza en el derecho marítimo internacional, pero también ha puesto en evidencia la necesidad de continuar evolucionando hacia un marco normativo que equilibre eficazmente la autonomía de las partes con la protección de los intereses legítimos, especialmente de aquellos actores más vulnerables en la cadena logística marítima.

La jurisprudencia internacional derivada del caso Sky Reefer ha tenido una repercusión significativa en redacción, interpretación y aplicación del derecho internacional privado en Venezuela, particularmente en lo concerniente a la autonomía de la voluntad y las limitaciones al ejercicio de esta en contratos con elementos extranjeros, como es el caso de los contratos marítimos regulados por conocimientos de embarque.

En este contexto, los artículos 8 y 9 de la LDIP adquieren especial relevancia, ya que establecen principios fundamentales para la selección y aplicación del derecho extranjero en las relaciones jurídicas con elementos internacionales, y cuyos principios son muy similares a los derivados del caso Sky Reefer.

El artículo 8 LDIP reconoce la autonomía de la voluntad de las partes para elegir el derecho aplicable a sus contratos internacionales, reafirmando el principio general de libertad contractual. Esta disposición encuentra un correlato directo con la doctrina consolidada en Sky Reefer, que respalda la validez de las cláusulas de selección de derecho extranjero, siempre que dicha elección no contravenga normas imperativas o principios de orden público.

Por su parte, el artículo 9 LDIP introduce una limitación crucial a esta autonomía, al establecer que el derecho extranjero seleccionado no podrá aplicarse cuando su aplicación resulte contraria al orden público venezolano. Este aspecto es particularmente relevante a la luz de las críticas al fallo Sky Reefer, ya que permite a los tribunales venezolanos denegar la aplicación de un derecho extranjero elegido contractualmente si ello implica una reducción injustificada de la protección que la ley venezolana concede, por ejemplo, a los cargadores marítimos o a otras partes vulnerables en la cadena contractual.

Así, la influencia de Sky Reefer en el derecho venezolano se manifiesta en un equilibrio dinámico: se respeta la autonomía contractual y la previsibilidad en los negocios internacionales, pero se mantienen salvaguardas para impedir que dicha autonomía sea utilizada para evadir normas imperativas o derechos esenciales protegidos por el orden público. Esta interpretación contribuye a fortalecer la seguridad jurídica en el comercio marítimo internacional, asegurando que la aplicación de normas extranjeras en Venezuela se realice dentro de un marco de justicia y protección equitativa para todas las partes involucradas.

CONCLUSIONES

La sentencia Sky Reefer marcó un hito al establecer que las cláusulas de selección de foro o de derecho extranjero en los conocimientos de embarque no son inválidas per se, bajo la normativa de COGSA. Esta decisión transformó el panorama jurídico del derecho marítimo internacional, consolidándose como una autoridad central para validar la autonomía contractual en el transporte marítimo, en equilibrio con la protección de los derechos mínimos de los cargadores.

La Corte Suprema de los Estados Unidos, en Sky Reefer, respecto a la validez de una cláusula de elección de foro o derecho aplicable, estableció un esquema claro:

- Si el foro o la ley elegida aplican una normativa igual o superior en protección a COGSA, será muy difícil invalidar la cláusula.
- Argumentos basados en la falta de conexión sustancial con el foro, violación de normas imperativas, orden público o fraude de ley pueden ser desestimados en esta etapa, ya que sería prematuro su análisis. En esta fase, el tribunal no tiene certeza sobre la aplicación exacta de la ley extranjera o su interpretación de las Reglas de La Haya.

No obstante, si una parte aporta pruebas claras de que el foro o la ley elegida es sustancialmente inferior a COGSA —por ejemplo, si el derecho venezolano es seleccionado, país que no ha adoptado las Reglas de La Haya y permite contratos que limitan la responsabilidad del transportista— el tribunal debe detener el proceso y declarar la cláusula inválida. Este razonamiento fue aplicado en *Pasztory v. Croatia Line*, donde se requirió que el demandante demostrara que el derecho extranjero aplicable era menos protector que COGSA. Un ejemplo adicional se encontró en un caso donde se comparó COGSA con la legislación coreana. Se concluyó que la ley coreana "reducía la responsabilidad" en términos de COGSA, principalmente porque no reconocía la acción marítima *in rem*, un remedio valioso disponible en EE.UU. para asegurar la ejecución de sentencias contra el transportista. Por ello, la cláusula de selección de foro fue invalidada.

En ausencia de pruebas que demuestren lo contrario, y cuando el conocimiento de embarque contempla la aplicación de un derecho o foro que adopta normas similares a COGSA —como las Reglas de La Haya—, el tribunal estadounidense debe hacer cumplir la cláusula y esperar a la resolución definitiva, ya que conserva la facultad para revisar la sentencia o laudo extranjero en la etapa de ejecución.

Según Sky Reefer, durante la ejecución de la sentencia extranjera, los tribunales estadounidenses deben rechazar el reconocimiento o ejecución de sentencias que violen los principios de COGSA, considerada una norma imperativa de orden público, no

sujeta a evasión. Si el derecho extranjero es equivalente a COGSA, no hay impedimento para que el caso se juzgue en ese foro, pues se aplicarán indirectamente los mismos principios. Si no lo es, los tribunales estadounidenses deben evaluar si la normativa extranjera ofrece mayor protección que COGSA antes de permitir la ejecución.

En este punto, los tribunales deben adoptar un criterio más riguroso que el concepto tradicional de orden público, considerando a COGSA como el estándar de orden público aplicable.

Finalmente, la decisión Sky Reefer ha sido justificada también desde una perspectiva económica eficiente. Se ha argumentado que los contratos libremente negociados deben cumplirse, ya que el impacto financiero de la elección del derecho aplicable ya está reflejado en el valor total del contrato. Permitir a los transportistas elegir jurisdicciones y leyes neutrales ofrece beneficios como:

1. Reducción de la exposición a múltiples jurisdicciones debido a la naturaleza internacional del negocio.

2. Minimización de confusión, ahorro de tiempo y costos en litigios preliminares, preservando recursos judiciales.

3. Posible beneficio para los demandantes mediante la reducción de costos asociados al transporte y litigio.

En suma, Sky Reefer ha logrado equilibrar la autonomía contractual en el transporte marítimo con la necesidad de proteger derechos esenciales, estableciendo un marco jurídico que promueve la uniformidad, la certeza y la eficiencia en el comercio marítimo internacional. Asimismo, Sky Reefer ha logrado armonizar dos objetivos fundamentales del derecho marítimo internacional:

- Por un lado, la protección mínima e inderogable de los derechos del cargador, mediante la supervisión judicial del contenido sustantivo de la ley extranjera aplicable.

- Por otro lado, la promoción de la autonomía de la voluntad contractual y la previsibilidad jurídica, indispensables en un entorno económico globalizado.

Este precedente sigue siendo una piedra angular en el análisis de cláusulas contractuales en transporte marítimo y un modelo doctrinal replicado, directa o indirectamente, en otros ordenamientos jurídicos, como en la Ley de Derecho Internacional Privado de Venezuela (LDIP), cuyos artículos 8 y 9 acogen los principios de autonomía conflictual y control por normas de policía y orden público.

Sky Reefer no solo ha sobrevivido al paso del tiempo, sino que ha ofrecido un marco práctico y sofisticado para la resolución de controversias internacionales en el transporte de mercancías por mar, asegurando un equilibrio entre eficiencia económica, soberanía jurídica y justicia transnacional.

BIBLIOGRAFÍA

Baatz, Yvonne. 2023. *Maritime Law*. 4th ed. London: Informa Law from Routledge.

Benedict on Admiralty. 1993. 7th ed. Vol. 6, Doc. 1-2.

Borrás, A. 2011. *Derecho Internacional Privado*. Madrid: Tecnos.

Buhler, Phillip. 1995. "Forum Selection and Choice of Law Clauses in International Contracts: Limitations on Enforcement Under U.S. and International Law," University of Miami Inter-American Law Review, Vol. 27, No. 1,

_____. 2018. "Forum Selection and Choice of Law Clauses in International Contracts: A United States Viewpoint with Particular Reference to Maritime Contracts and Bills of Lading." Académie.edu.

Busto Lago, José Manuel. 2021. *Derecho internacional privado*. Valencia: Tirant lo Blanch.

Clark, Elizabeth A. 1993. "*Public Policy and the Recognition of Foreign Judgments*," *Journal of Law and Commerce*, Vol. 13.

Courtlan H. Peterson, "Foreign Country Judgments and the Second Restatement of Conflicts of Laws," Columbia Law Review, Vol. 72, 1972.

Davis, Charles. 1995. "Sky Reefer: Foreign Arbitration and Litigation Under COGSA." *University of San Francisco Maritime Law Journal* 8 (1).

Debattista, Charles. 1995. *Bills of Lading in Export Trade*. 2nd ed. London: Butterworths.

Díez-Picazo, Luis, y Antonio Gullón. 2008. *Sistema de Derecho Civil*. Vol. I. Madrid: Editorial Tecnos.

Fahrenback, Christine. 1996 "Vimar Seguros v. M/V Sky Reefer: A Change in Course Does Not Invalidate Foreign Arbitration Clauses in Maritime Contracts," *Akron Law Review*, Vol. 29.

Fawcett, J. J., y J. M. Carruthers. 2008. Cheshire, North & Fawcett: Private International Law. 14th ed. Oxford: Oxford University Press.

Fernández Rozas, José Carlos. 2022. *Derecho internacional privado*. 17.ª ed. Madrid: Cívitas-Thomson Reuters.

Force, Robert. 1995. "Forum Selection Clauses in International Contracts: Sky Reefer and Beyond." *Tulane Maritime Law Journal* 20 (1): 1–34.

Force, Robert, Martin Davies, y Michael F. Sturley. 2005. *The Law of Maritime Personal Injuries and Death*. 2nd ed. St. Paul, MN: West Academic Publishing.

Garcimartín Alférez, Francisco J. 2019. *Derecho internacional privado*. Madrid: Tecnos.

Gilmore, Grant, and Charles L. Black Jr. *The Law of Admiralty*. 2nd ed. Mineola, NY: Foundation Press, 1975.

Girvin, Stephen. 2011. *Carriage of Goods by Sea*. 2nd ed. Oxford: Oxford University Press.

Hay, Peter, Patrick J. Borchers, y Symeon C. Symeonides. 2018. *Conflict of Laws*. 6th ed. St. Paul, MN: West Academic Publishing.

Klemm, Kenneth M. 1989. "*Forum Selection in Maritime Bills of Lading Under COGSA: Sky Reefer and the Demise of Indussa*," *Fordham International Law Journal*, Vol. 12.

Knauth, Arnold W. 1953. *The American Law of Ocean Bills of Lading*. American Maritime Cases. 4th ed. New York: Cornell Maritime Press.

Sampath, George. 2013. "Public Policy as a Limitation on the Enforcement of Foreign Choice-of-Law Clauses in Employment Contracts." *Labor Law Journal* 64 (3): 122–130.

Schoenbaum, Thomas J. 2018. *Admiralty and Maritime Law*. 6th ed. St. Paul, MN: West Academic Publishing.

Sturley, Michael F. 1991. "The History of COGSA and the Hague Rules." *Journal of Maritime Law and Commerce* 22 (1): 1–57.

_____. 1996. The Sky Reefer Decision and Its Effect on Maritime Law." *Journal of Maritime Law and Commerce* 27.

_____. 1997. The Application of COGSA to Imports and Exports Under Bills of Lading." *Journal of Maritime Law and Commerce* 28 (1).

_____. 2000. The Future of Maritime Law in the Federal Courts." *Journal of Maritime Law and Commerce* 31.

Symeonides, Symeon C. 2014. *Codifying Choice of Law Around the World: An International Comparative Analysis*. Oxford: Oxford University Press.

Tetley, William. 1994. *Marine Cargo Claims*. 4th ed. Montreal: Blais.

_____. 2003. *International Maritime and Admiralty Law*. Cowansville, QC: Éditions Yvon Blais.

_____. 1995. *International Conflicts of Law*. Montreal: International Shipping Publications.

_____. 1992. Vita Food Products Revisited: A Comparative View of Maritime Law, McGill Law Journal, Vol. 37.