# Comentários

## SENTENCIAS PRIMERAS EN APLICACIÓN DE LAS REGLAS DE HAMBURGO

DAVID MORÁN BOVIO

La *Revue de Droit Commercial, Maritime, Aérien et des Transports*[1] reproduce en su último número[2] las dos sentencias que se acompañan. Tratándose de las primeras publicadas — que se sepa — en aplicación de las Reglas de Hamburgo,[3] merecen algunas reflexiones[4] que pongan de relieve lo que en ellas se manifiesta como más sobresaliente.

Precediéndolas, cabría decir unas palabras comunes a ambas decisiones, con rúbrica expresiva del fenómeno más general, *Las Reglas de Hamburgo están en vigor y se aplican,* y un subtítulo *(aber keine Panik!)*, echando mano de una expresión lo-

1. También conocida y citada como *Revue Scapel*. No en vano. Su fundador fue Paul Scapel, el director honorario es Louis Scapel, el director Christian Scapel (Administración y redacción: 28, Boulevard Paul-Peytral, 28. 13006 Marseille. Tel. 91.33.38.29. Fax 91.55.61.41). Tiene carácter trimestral.

2. El primero del año 73ª, enero-febrero-marzo de 1996.

3. Así se denomina a la Convención aprobada en la Conferencia de Naciones Unidas sobre Transporte de Mercancías por Mar (Hamburgo, del 6 al 31 de marzo de 1978), siguiendo la recomendación de la Resolución adoptada por dicha Conferencia (v. Anexo III de la Convención). La reciente entrada en vigor atrajo la atención de los especialistas e interesados en el tema: v., además de otras citas en notas posteriores, p. ej., AAVV *Coloquio sobre las Reglas de Hamburgo* Asociación Española de Derecho Marítimo, marzo de 1995; AAVV *The Hamburg Rules: A choice for the E.E.C.* Bruselas 1994; AAVV encuentro internacional organizado por el *Institut Mediterranéen des Transports Maritimes*, Marsella 25 de noviembre de 1992, 1993 Il Diritto Marittimo (DM) 267-357; Alcantara, J. M. *Las Reglas de Hamburgo ante su inminente entrada en vigor. Una valoración actualizada* 1991 dic Derecho de los Negocios (DN) 1; Basedow, J. *Seefrachtrecht: Die Hamburger Regeln sind in Kraft* 1993 Zeitschrift für Europäisches Privatrecht 100; BIMCO *Circolare B.I.M.C.O. sulle Regole di Amburgo* 1994 DM 618; Emparanza Sobejano, A. *Transporte marítimo bajo conocimiento de embarque: su régimen jurídico internacional tras la entrada en vigor de las Reglas de Hamburgo*, en *El Derecho del transporte marítimo internacional*, coord. J. Mª Eizaguirre, que corresponde a las *I Jornadas sobre transporte marítimo europeo. Aspectos mercantiles y jurisdiccionales*. Facultad de Derecho de San Sebastián. 20 y 21 de mayo de 1993. San Sebastián, 1994; Herber, R. *Gedanken zum Inkrafttreten der Hamburg Regeln* 1992 Transportrecht (TranspR) 382; Honnold, J. O. *Ocean Carriers and Cargo; Clarity and Fairness — Hague or Hamburg?* 1993 Journal of Maritime Law & Commerce (JML&C) 75; Lüddeke, C. F. Johnson, A. *A guide to the Hamburg Rules. From Hague to Hamburg via Visby. An Industry Report* London 1991; Mankowski, P. *Jurisdiction Clauses und Paramount Clauses nach dem Inkrafttreten der Hamburg Rules* 1992 TranspR 301; Nicol, C. C. *Do the Hamburg Rules Suit a Shipper-Dominated Economy?* 1993 JML&C 151; Secretaría de la UNCTAD, informe *The economic and commercial implications of the entry into force of the Hamburg Rules and the Multimodal Transport Convention* New York 1991. (El texto de las Reglas de Hamburgo (RH, en adelante) puede cosultarse en la *Revista de Derecho Mercantil (RDM)* n. 207.)

4. También porque el tema coincide con un área de reciente interés personal (v. Moran Bovio, D. *Los límites del período de la responsabilidad del porteador en las Reglas de Hamburgo* en *Estudios de Derecho Mercantil en Homenaje al Profesor Menéndez* Madrid 1996; preparándose en la actualidad otra monografía sobre *Extremos del período mínimo de*

cal que no parece preciso traducir, pues puede ser bien entendida por los lectores de nuestra lengua.

Efectivamente, después de comentarios agoreros de diferente índole cargados de predicciones funestas[5] que con facilidad hacían desear al lector la lejanía del epicentro de la anunciada catástrofe,[6] da la impresión, por contraste, a tenor de lo que en ambas decisiones puede colegirse, que por lo menos los jueces se encuentran cómodos en las RH y las aplican con facilidad.

En ambas sentencias, sin necesidad de recurrir a un bosque de precedentes plagado de senderos entrecruzados y carente de claras indicaciones, en el que para cada nuevo caso casi se hace preciso abrir la propia trocha; de una forma sencilla y directa, pronto se identifica el supuesto de hecho correspondiente y enseguida se evalúa la adecuación de su consecuencia jurídica. Servirá para constatar lo que se dice, que no falte en el comentario una breve reflexión comparativa, con el régimen que las RH tratan de sustituir, esto es: el de la Convención de Bruselas para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque de 25 de agosto de 1924 (CB)

*la responsabilidad del porteador en la Convención de Bruselas*).

5. Así, unas palabras que unen al acierto de Waldron (A. J. *The Hamburg Rules — A Boondoggle for Lawyers?* 1991 Journal of Business Law 306, 318) de reproducir unos párrafos de un Boletín de la BIMCO, el refrendo de Honnold (n. 3) que las cita del siguiente modo: *The Hamburg Rules "must be resisted at every opportunity" since they would "cast aside the result of half a century of expensive litigation and pave the way for another half century of legal debate on a new and different regime"* (p. 81).

Poco después de aprobarse la Convención, Sanchez Calero se antecipó (a esos (pre)juicios), indicando que el cambio del "status quo" vigente, implica que: *las labores de la UNCITRAL hayan sido vistas con recelo, cuando no con clara hostilidad, por parte de las representaciones de los armadores* (*Las Reglas de Hamburgo sobre el contrato de transporte marítimo de mercancías. Una valoración crítica*, Barcelona, 1981 pp. 10 y 46-48). Sweeney (J.C. *The Uniform Regime Governing the Liability of Maritime Carriers* 1992 DM 964 nn. 41 y 42 y texto de referencia) ofrece también unas clarificadoras frases expresivas de la situación: *Because theoretical positions for or against the alternative solutions are wedded to economic self-interest we have reached the point where organized shippers ... and organized carriers ... are glaring at each other and saying "NEVER". The voice of the insurance industry is also not heard as the voice of the experience but rather the voice of self interest as P&I clubs* (énfasis en el original).

6. No cabe calificar de otro modo la sombria situación, como saben bien los familiarizados con el tema, particularmente si se atiende a alguna de las voces en el debate, la del Comité Marítimo Internacional (CMI) y la de los aseguradores.

Sobre el CMI, puede citarse la última encuesta dirigida a las Asociaciones Nacionales de Derecho Marítimo (que no representan precisamente los intereses de los cargadores), en la que la tercera pregunta ha sido: *Should the action be limited to urging straightforward acceptance of the Hamburg Rules? If not, please state why in general terms, and then specify which of the provisions of the Hamburg Rules you consider to cause unacceptable commercial difficulties or serious problems of interpretation. Please illustrate such difficulties and/or problems by example*. La síntesis de las respuestas, según la efectúa el propio CMI, merece ser reproducida: *All Associations* (lo que significa: Argentina, Australia y Nueva Zelanda, Canadá, China*, Dinamarca, Francia, Alemania, Grecia, Indonesia, Irlanda, Israel, Italia, Japón, Noruega, Suecia*, Suiza, Africa del Sur, Reino Unido, USA, Venezuela) *except Finland and Spain have given a negative reply*.

Pero cuando se busca el detalle del por qué, resulta que la mayor parte de los comentarios fueron de carácter general, concentrándose los más específicos en el régimen de responsabilidad del porteador instaurado en el art. 5.1 de las RH (Reino Unido y Noruega), mientras que otros se fijaron en las enmiendas de redacción (Noruega). En el comentario a cada precepto, es cierto que la mayor parte se la lleva el art. 5, mientras que las menciones a los demás se refieren a sugerencias de arreglos de orden formal, en la mayor parte de los casos. Y sobre el 5, las críticas pueden reducirse a que establece un sistema distinto del precedente (echándose de menos la ausencia de la liberación del porteador por falta náutica — punto tampoco mayoritario pues la Asociación sueca lo considera acertado — y la lista de los excepted perils) (cfr. 1995 1 CMI News Letter 2, 3).

Con respecto a las de la industria aseguradora v., por todos, Sturley, M. F. *Changing Liability Rules and Marine Insurance: Conflicting Empirical Arguments About Hague, Visby, and Hamburg in a Vacuum of Empirical Evidence* 1993 JML&C 119.

* Para las dos Asociaciones señaladas, cabe dudar de la legitimidad de sus críticas pues disponen

y su Protocolo modificativo de 23 de febrero de 1968 (tradicionalmente denominado Protocolo de Visby).[7]

***

*Compagnie Sénégalaise d'Assurances et de Réassurances et al vs. Roscoe Shipping Co, M. le Capitaine du navire "World Appolo", Steamship Mutual Underwriting Association* (Trib. Comm. Marseille) 23 ene 1996, 1996 *Rev. SCAPEL* 51-55.

LOS HECHOS pueden resumirse indicando que se trata de un contrato de transporte internacional marítimo de mercancías (arroz, 525.000 sacos) desde Koschichang-Bankok (Thailandia) a Dakar (Senegal) para el que se libra un conocimiento de embarque carente de reservas. A la arribada se verifican defectos y faltas en la mercancía: algunos sacos rotos, otros perdidos, impregnados de fuel (con la consiguiente avería del arroz) unos cuantos. La cuantía de esos daños acabará englobada en US$ 83.471, estimándose derivados de una estiba y arrimaje defectuosos, a lo que se une la inconsciente realización de las tareas de descarga, efectuadas por Somarca, un empresario de carga y descarga, a designación del destinantario, en virtud de la cláusula *Dakar Free Out* registrada en el conocimiento de embarque.

La persona facultada para recibir las mercancías reclama a los aseguradores de la carga la cantidad considerada como daño a ésta. Después de satisfacer la indemnización, ejercitan las compañías de seguros la acción de repetición contra el capitán, el buque, el porteador y el P&I Club del buque. Este último emite una garantía a primera demanda que cubre las responsabilidades y gastos del porteador en el caso, probablemente para liberar al buque de algún embargo preventivo.

LOS DOS PROBLEMAS (I y II) a que pueden reducirse los mencionados por la sentencia serían: la determinación de la responsabilidad del porteador (sub I), y la acción de las compañías subrogadas contra el Club de P&I (sub II), ya que la cuantía de los daños parece indiscutida, así como su reparto: 55% para el porteador, 45% para Somarca, dejando fuera de esa cuenta la cantidad del daño incontrovertiblemente causada por el porteador a resultas de la defectuosa estiba. De las cuestiones debatidas sólo la primera tiene propiamente que ver con la aplicación de las RH, si bien la otra igual merece alguna consideración, aunque sólo sea porque justifica la vista ante el tribunal francés.

I. DERECHO APLICABLE es el de las RH. Senegal es uno de los países que al haber ratificado las RH, las han puesto en vigor desde primero de noviembre de 1992. Y siguiendo el art. 2.1.b) RH, citado y reproducido en la sentencia,

*Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todos los contratos de transporte marítimo entre dos Estados diferentes, siempre que:* ***El Puerto de Descarga*** *previsto en el contrato de transporte marítimo esté situado* ***En un Estado Contratante*** (énfasis añadido).[8]

En dicho instrumento le basta al tribunal recurrir a otros dos preceptos para

de nueva legislación que, en importantes materias, como la principal en las sentenciais que se aluden, se alinéa por completo a las RH.

7. Sobre el tema de la pretendida substitución v. Moran Bovio (n. 4) ns. 5 y 6.

8. Mankowsky (n. 3) p. 301; ha estudiado com detalle ese que él denomina *witgefasste zwingende Anwendungssystem*, con respecto al cual mantiene, sin que le falten razones, su inderogabilidad desde la perspectiva del art. 23 RH. A las críticas sobre el "expansionismo" de este precepto ha respondido, entre outros, Bonassies (P. *Le domaine d'application des Règles de Hambourg* 1993 DM 281) recordando que igual princípio figura en el CMR, la última Convención (antes de HR) adoptada en materia de transporte, así como en la primera ley marítima de nuestra época, la Harter Act (v. las soluciones que propone a los problemas de Derecho aplicable e relación con el art. 7 de la Convención de Roma y con la L. francesa de 1966). (Acerca del proceso formativo del art. 2 v. Sweeney J. C. *The UNCITRAL Draft Convention on Carriage of Goods by Sea* 1975 JML&C pp. 500-503).

decidir el tema de la responsabilidad del porteador. Por una parte el 4.2.b) que se ocupa de fijar el fin del periodo de la responsabilidad del porteador en el muelle de descarga, del cual menciona, con carácter alternativo, los apartados ii) y iii), que identifican ese término con la entrega de las mercancías, respectivamente, *poniéndolas a disposición del consignatario de conformidad con el contrato, las leyes o los usos del comercio de que se trate aplicables en el puerto de descarga; o poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías.*[9]

Cualquiera de ellos, más la asunción de que la cláusula *Dakar Free Out* no sólo traslada los gastos de las operaciones de descarga al destinatario, sino también las responsabilidades derivadas de dichas tareas (presupuesto relativamente fácil de admitir teniendo en cuenta que el trayecto y el volumen transportado manifiestan con cierta claridad que no nos encontramos ante un tráfico de línea),[10] permiten deducir a la autoridad judicial que la responsabilidad del porteador ha concluido en el momento en que Somarca inicia las labores de descarga.[11]

No obstante, para redondear la decisión adoptada, añade el fallo otra norma de las RH: el art. 5.1, a fin de subrayar que el porteador responde de las pérdidas y averías, anteriores a la entrega de la mercancía, a no ser que pruebe haber adoptado *todas las medidas para evitar el hecho y sus consecuencias*, circunstancia que no ha demostrado ninguno de los demandados.

A partir de ahí sólo restan cuestiones de cálculo de la suma indemnizatoria, que en la sentencia se efectúan por tonelada de la mercancía dañada (posibilidad comprendida entre las del art. 6 RH) (55% del peso total de la mercancía dañada, por 2,5 Derechos Especiales de Giro, por el valor en dólares USA, en el día del cálculo, de dicha unidad, más igual operación con respecto a las cantidades enteramente imputables al porteador).

II. LA ACCIÓN DIRECTA CONTRA EL P&I CLUB sólo requiere para su cabal entendimiento, en este caso, que se recuerde el motivo de su ejercicio: la reclamación encuentra apoyo en la garantía a primera demanda,[12] siendo ajena a cualquier pretensión de los demandantes de obviar el mecanismo del mutuo reaseguro propio de los P&I Clubs.[13] Se trata, de todas formas, de una garantía a primera demanda de carácter condicionado, ya que, además de la solicitud al P&I Club, ha de concurrir otro requisito de carácter opcional: o que el Club acceda amigablemente al pago, o que haga éste en ejecución de una sentencia firme, ya sea del *Tribunal de Commerce* de Marsella, ya de la Corte de apelación — lo que inclina a pensar que la historia del caso tiene algún capítulo pendiente (no queda claro del texto de la sentencia, si la

9. Sobre ambos parágrafos, génesis, discusiones, régimen de aplicación para el tráfico de línea y en buques *tramps*, v. Moran Bovio (n.4) *passim*.

10. En éste no se admitiría la liberación de la responsabilidad del porteador con respecto a las tareas de descarga, bajo la premisa, propia de esa modalidad del transporte, de que los agentes del porteador en el muelle de destino realizan dichas labores. V., p. ej., *Luciano Graja e Tito Caorsi SNC vs. Dalmine SpA ("Lisholmen" e "Attiki")* (CA Milano) 1984 DM 609, con nota de Berlingieri (*"Fios-Liner": una clausola senza senso*); y *Agenzia Marittima Garipoli e Bizzaro vs. Levante Stà Italiana Ass e Riass* (CA Catania) 1991 DM 729 y la nota de Orione, M.

11. Alegra advertir la coincidencia con la solución propuesta (v. Moran Bovio (n. 4) nn.130 y ss.).

12. V. acerca de la institución Diaz Moreno, A. *Las Reglas Uniformes de la Cámara de Comercio Internacional sobre garantías "a demanda"* 1993 sep DN 1; id. *Los trabajos de UNCITRAL en materia de garantías independientes internacionales* 1993 RDM 151; Sanchez Guilarte, J. *El contrato autónomo de garantía. Las garantías a primera demanda* Madrid 1995.

13. Para una exposición completa del sistema mencionado, así como de la figura, v. Clavero Terneiro, M. *Clubs de P&I* Madrid 1992, esp. pp. 386-431.

condición mencionada consta en la garantía o constituye una alegación posterior del P&I Club, intentando ampararse en su condición).

Habiendo quedado fuera del proceso el capitán, a instancia de la naviera y del Club, el Tribunal condena solidariamente a los dos últimos al pago de la cantidad de los daños, más los otros gastos.

LA COMPARACIÓN de la solución adoptada al I *supra* con la resultante de aplicar la CB exige, como punto de partida, dejar claro que, según el régimen supuestamente imperativo de la CB (cfr. arts. 1.e), 2, 3.2 más el 3.8 y el 7 para interpretar a los anteriores),[14] la responsabilidad del porteador se extiende desde la carga a la descarga de las mercancias en el buque. Esa fue la voluntad reiterada de los redactores del instrumento[15] que, con motivo de su revisión,[16] no se quiso[17] o no se supo[18] modificar, a pesar de las considerables dificul-

14. La acumulación de esos preceptos para determinar una cuestión tan menuda puede resultar algo extraña, se trata, sin embargo, de un lugar común. V., p. ej., Gaskell, N. *Shipowner liability for cargo damage caused by stevedores. The Coral* 1993 Lloyds Maritime & Commercial Law Quaterly 170 p.171; mientras que otros dejan de mencionar alguno de ellos, así Colinvaux (R. P. en *Carver's Carriage by Sea* 13ª ed London 1982 n. 497, y en su *The Carriage of Goods by Sea Act, 1924* London 1954 p. 33) no se refiere al 3.8; Züge (P. *Die Haager Regeln über Konossemente und das Rechtliche Schicksal der Ware während des Seetransportes* Freiburg 1953 p. 25-26) omite la referencia al 2; Cole (S. D. *The Hague Rules 1921 Explained* 2ª ed London 1922 p. 43) considera que el 1.e) debe ser leído con el VI (Reglas de la Haya), que después será el 7; de la misma opinión son Wildiers (P. *Le connaissement Maritime* 2ª ed Anvers 1961 pp.125-126) y Schaps, G. Abraham, H. J. *Das Seerecht in der Bundesrepublik Deutschland* 4ª ed (Abraham, H. J., Abraham, K. H.) *Seehandelsrecht Zw* t. I 1978#663 n. 7. Pourcelet (M. *Le transport maritime sous connaissement* Montreal 1972 p. 45) al igual que Rodiere (R. *Traité general de Droit Maritime* t. II Paris 1968 n. 742) reúne al art.1.e), 3.2 y 2.

15. Una primera constatación de esa afirmación puede obtenerse en la recensión a Sturley, M. F. *The Legislative History of the Carriage of Goods by Sea Act and the 'Travaux Préparatoires' of the Hague Rules* Littleton, Colorado 1990; en 1992 Anuario de Derecho Marítimo ns. 17-27, particularmente n. 24.

16. Nos referimos al, así llamado (siguiendo la recomendación final del Informe del Sub-Comité de Cláusulas de Conocimento del CMI que preparó la Conferencia de Estocolmo (1963) de la que emanó el borrador que, con importantes enmiendas, fue finalmente adoptado en una Conferencia Diplomática en Bruselas en 1968, 23 de febrero) Protocolo de Visby.

17. El elemento volitivo parece estar más presente en el apunte de reforma del art.1.e) y el 7, que figuraban en la lista de "otros temas", aquéllos que los encargados de preparar el informe aludido en la nota precedente, no consideraban oportuno modificar; decisión que se justifica del siguiente modo: *While ... it might well be of great assistance to the commercial world if a clear definition could be evolved covering the period of the carrier's liability the Sub-Committee has reached the conclusion that this problem is not suited for a renewed international discussion* (v. CMI Volumen de la XXVIª Conf del CMI editado por su secretaría administrativa, Amberes 1963 pp. 88-89), dejando Van Ryn (J. *La Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement. Resultats de son application et projets d'amendement* 1964 I-III Journal de Droit International 4; el mismo artículo en 1964 DM 165) constancia de *La raison véritable de ce refus ... la crainte de remettre en question l'une des bases du compromis de 1924, en agravant la responsabilité du transporteur* (p.17).

Con ese estado de cosas, parece conveniente reproducir algún pasaje de informes remitidos por Asociaciones Nacionales de Derecho Marítimo sobre el particular, así, la francesa señala: *it would be of great assistance to the users, as to the carriers, if the Convention was applicable to the contract of carriage as a whole, i.e. from the time the goods have been received into the carrier's charge on to the time they are delivered to the consignee* (CMI *ut supra* p. 150); o la italiana: *We believe that no doubt should arise as to the fact that the contract of carriage covers the period between the delivery of the goods to the carrier and their redelivery to the consignee, irrespective of the possibility for the carrier to contract out his liability as regards loses and damages suffered by the goods, prior to the loading or after discharge* (CMI *ut supra* p. 131); y v. también, en idéntica línea, el del Reino Unido p. 119.

18. Así cabe referirse al proceso de la pretendida reforma del 3.2 CB, con la que se trataba de evitar que el porteador respondise de las operaciones que él no realiza (carga y descarga), pero de las que la CB le hace responsable; y de averiguar el modo de trasladar los efectos de la hipotética decisión de modificar el precepto al conocimento de embarque, a fin

tades que algunos comentaristas le achacaban.[19]

Una parte de las razones para eludir la enmienda trae su causa del texto de una sentencia, necesariamente adjetivable como afortunada, de la primera instancia británica,[20] posteriormente revalidada por la *House of Lords*,[21] que interpreta los términos de la CB de un modo flexible.[22] Así

de que éste pudiera declarar exento de responsabilidad al porteador que no lleve a cabo las tareas mencionadas.

Divididas las opiniones de los redactores del informe (CMI (n.17) p. 75) las Asociaciones Nacionales reproducen parecido reparto de ideas. V., p. ej., a favor de la enmienda propuesta, Noruega (CMI (n. 17) pp. 134-135); Dinamarca (CMI (n. 17) pp. 156-157) manteniendo la opinión de que no habría de declararse en el conocimento de embarque si la carga fue efectuada por el cargador; y la de Grecia (CMI (n.17) p. 192). En contra, por sus consecuencias sobre el conocimiento de embarque, en ese capítulo estarían la finesa (CMI (n. 17) p. 107), la sueca (CMI (n. 17) p. 110), la española (CMI (n. 17) p. 194), y la canadiense (CMI (n. 17) pp. 164-165). O las que enmendaban la forma: así la italiana (CMI (n. 17) p. 127), la japonesa (CMI (n. 17) p. 160), la yugoslava (CMI (n. 17) p. 140), la americana (USA) (CMI (n. 17) p. 205).

Por eso es lógico que la Comisión encargada de estudiar el tema en la Conferencia de Estocolmo acabe impidiendo que el asunto llegue al plenario (v. CMI (n. 17) p. 507). El volumen no incorpora minutas de la discusión en Com. Sin embargo Van Ryn (n. 17) p. 20, relator especialmente autorizado por su condición de delegado (de Bélgica) y Presidente de la Comisión constituida en la Conferencia para estudiar los temas de la CB, explica que la decisión se adoptó con paridad de votos (ocho contra ocho) y con un amplio número de abstenciones.

19. Así, Temperley, R. *Carriage of Goods by Sea Act, 1924* 4ª ed. London 1932, en un pasaje referido al 3.2, precepto sobre el que escribe: *seems to make it clear that it is intended to prescribe, not merely the limits of the exemption clauses permissible to the carrier, but also the extent of the services he shall be deemed to have undertaken to perform. It is considered probable, therefore, that the categorical wording of [3.2] imposes upon the carrier the obligation to perform the whole of the operations of loading and discharging, and to perform them properly and carefully* (pp. 26-27); mereciendo ser traídos otros pasajes posteriores (aunque sólo sea por las innumerables veces que fueron aludidos, v.gr. Marais, G. *Les transports internationaux de marchandises par mer* Paris 1949 p. 109-110; Blandel, G. Van (G. *Connaissement et Règles de La Haye* Bruxelles 1929 p. 84-85 — aludiendo a la 3ª ed. 1927). *A difficult question of serious and immediate practical importance has arisen since the Act came into force as to whether in cases to which the Rules apply it is now permissible to carry goods as hitherto under B/L containing what are called "free in and out" and "free delivery" or "f.i.o." and "f.d." clauses* (propone otros ejemplos y concluye:) *it follows that the Act renders these clauses null and void in cases where Rules apply* (p.28); pero añade: *These clauses are widely used, and, where the circumstances of the trade or the nature of the cargo, as, for example, cement stone, clay, sudcake, manure ... required it to be handled entirely by the merchants' experienced employees, the clauses are naturally regarded, from a business point of view, as being absolutely essential. They have accordingly been retained, notwithstanding the provisions of this Act, in the revised forms prescribed by the Chamber of Shipping for the trades in which they have hitherto been customary"* (p. 28). Por lo cual finaliza diciendo: *The whole position is a very insatisfactory one. Carriers in the trade ... have to sacrifice valuable business or to carry on their trade on terms the validity of which is at best doubtful, thereby incurring risk of a nature which is quite unjust that they should be called upon to bear* (p. 29). Igual opinión era anotada por Scrutton, pero 12ª ed. (1925) (cfr. *infra* n. 22).

20. *Pyrene Co Ltd vs. Scindia Navigation Co Ltd* 1954 1 Lloyd's Law Reports (LLR) 321, en la que la caída de uno de los objetos a transportar, cuando colgaba de los puntales del buque por una avería de éstos, sin que tampoco se hubiese emitido aún conocimiento de embarque ni conocimiento recibido para embarque, obliga al Juez Devlin a clarificar el sentido de las expresiones carga y descarga en la CB.

21. *G. H. Renton & Co Ltd vs. Palmyra Trading Corp. (The Caspiana)* 1956 2 LLR 379. Fue Lord Morton of Henryton quien después de reproducir un amplio pasaje de Pyrene, manifestó su acuerdo (*not only is the construction approved by Devlin, J., more consistent with the object of the Rules, but it is also the more natural construction of the language used* p. 391).

22. *[t]o define not the scope of the contract service but the terms on which that service is to be performed. The extent to which the carrier has to undertake the loading of the vessel may depend not only upon different systems of law but upon the customs and practice of the port and nature of the cargo. It is difficult to believe that the Rules were intended to impose a universal rigidity in this respect, or to deny freedom of contract to the carrier. The carrier is practically bound to play some part in the loading and discharging, so that both operations are*

que desde entonces quizá no quepa hablar más de lindes imperativas de la CB en materia de carga y descarga, porque el porteador sólo responderá de las operaciones que efectivamente desenvuelva.[23]

Vía más reciente de moderno trazado, pero coincidente en destino con la anterior, discurre por el 4.2.i) de la CB, en cuya virtud el porteador no responderá de los actos imputables al cargador o al destinatario de los que provengan daños a las mercancías.[24] Desde hace no mucho tiempo, dicho precepto viene empleándose en el sentido de liberar al porteador de las responsabilidades derivadas de una descarga (o carga) negligente realizada por el destinatario o sus agentes,[25] sin que tampoco fuese tal el sentido originario del precepto.[26]

*naturally included in those convered by the contract of carriage. But I see no reason why the Rules should not leave the parties free to determine by their own contract the part which each has to play. On this view, the whole contract of carriage is subject to the Rules, but the extent to which loading and discharging are brought within the carrier's obligations is left to the parties themselves to decide.*

Devlin reconoce ir en contra de la opinión de Temperley (n. 19) (de quien, sin embargo, le llega el núcleo del razonamiento, invertido por Colinvaux (n. 14) p. 47; si bien Devlin lo lee en la correspondiente edición del Carver al cuidado del último autor) y de Scrutton *Charterparties and Bills of Lading*. Por eso puede ser curioso anotar que en la edición de esta obra consecutiva a *Pyrene* (16ª por W. L. McNair y A. A. Mocatta London 1955) se recogen las opiniones de Devlin; pero acentuando, por una parte, que se trataba de algo en lo que no era preciso que el juez adoptase alguna postura, porque se encontraba fuera del objeto de la decisión (así, en el comentario al art. 2; después de señalar las tres opciones exegéticas que parecen existir: que en todo caso responda el porteador de la carga y la descarga, que sólo lo haga desde el *ship's rail* y que sólo responda de las operaciones que efectivamente realice; indican cómo la segunda de las opciones es desacreditada por Roche en *Goodwin Ferreira vs. Lamport and Holt* 1929 34 LLR 192 y por Devlin en *Pyrene* y añaden: *Devlin did not have to decide between the remaining alternatives*, p. 471) y, por otra parte, que era sólo una opinión, tan válida como la de los anotadores de la obra *an alternative view*, p. 169; *the contrary view*, p. 474), que continuaban reflejando la suya (*It seems to result from Rules 2 and 8 of Article III ... an agreement that a shipper shall be responsible for the loading or stowage will be null and void. Probably there is no objection to a clause merely putting the expense of this operation on the shipper* p.169; y comentando el art. 3.2: *The obligation on the carrier ... appears to be absolute ... this rule, coupled with the prohibition in Rule 8 of this Article renders null and void any agreement which throws upon the shipper, charterer or consignee the risk as distinct from the expense of such operations* p. 474).

En la edición del prestigioso manual posterior a Renton (17ª London 1964 que añade a M. J. Mustill entre los anotadores) desaparecen los comentarios críticos y sólo se refleja la opinión favorable de la Cámara, mencionando los jueces que sustentaban lo dicho para *Pyrene* (en el comentario al art. 2, pp. 409-410).

23. Problema distinto es el de las consecuencias que el principio sentado por *Pyrene* arrastra, en cuanto parece haber provocado una importante separación exegética entre USA y Reino Unido a la que alude Davies, M. *Two views of Free In and Out, Stowed Clauses in Bills of Lading* 1994 Australian Business Law Review 198, basándose en las decisiones *Balli Trading Ltd vs. Afalona Shipping Co Ltd (The "Coral")* 1993 1 LLR 1, donde continúan citándose las palabras de Devlin en *Pyrene* (v. p. 5) (1ª ins: *Balli Trading Ltd vs. Afalona Shipping Co Ltd (The "Coral")* 1992 2 LLR 159) (v. una reflexión sobre éstas en Gaskell (n.14)), por lo que corresponde al Reino Unido; y en *Ass Metals & Minerals vs. M/V Arktis Sky* (2Cir) 978 Federal Reporter (2nd.Series) (F.2d) 47 (1ª ins: 1992 American Maritime Cases (AMC) 1217) en lo que toca a USA. Se da además la particularidad de que ambas revocan las de primera instancia; de modo que la solución ofrecida por Sheen en la *Admiralty Court* coincide con la del Segundo Circuito y viceversa con respecto a las de Corte de Apelación y la de la Corte del Distrito en SDNY.

24. Parece que fue Denning (en *Ismail vs. Ocean Polish Lines* 1977 2 LLR 134; 1976 Queen's Bench 893) quien lo empleó por primera vez en tal sentido.

25. V., p. ej., *Sigri Carbon Co vs. Lykes Bros SS Co* (WD Ky) 1988 AMC 1787, y el fundamento que le concede para la crítica a Hegarty, M. *A Cogsa "Carrier's Duty to Load and Stow Cargo is Nondelegable or it is? Associated Metals & Minerals Corp. v. M/V Arktis Sky* 1995 Tulane Maritime Law Journal 125.

26. Así, en los trabajos prepatorios siempre es mencionado en el contexto del artículo en el que se encuentra: como formando parte del elenco de me-

De ahí que, si *Compagnie Sénégalaise d'Assurances et de Réassurances et al vs. Roscoe Shipping Co* hubiera de ser juzgado de acuerdo con CB, la solución habría de ser idéntica a la de las RH, en lo que atañe al momento a partir del cual deja el porteador de responder de las mercancías, siendo además no pocas las decisiones que, en casos parecidos, llegan a igual conclusión.[27]

Pero, conviene subrayar por contraste con RH, a ese *status quaestionis* no se llega derechamente como hace el *Tribunal de Commerce* marsellés, sino que es preciso someter a la CB a un largo y pausado examen. Probablemente por eso, desde la entrada en vigor de CB hasta que empieza a consolidarse la interpretación que permite el paralelismo de las decisiones en este punto, transcurren veintiséis años. Cuántos casos fueron juzgados en ese lapso de acuerdo con el criterio estricto, puede ser una buena cuestión. Otra, de porte semejante, cuántos lo serán aún, porque ciertamente los deberes impuestos por el 3.2 CB, leídos a la luz el 3.8 CB, no impiden decir lo contrario, sino, quizá, lo aconsejan.

Después de lo dicho se entiende mejor la primera parte del argumento que en contra de las RH se coincide en esgrimir: van a echar por la borda las valiosas clarifi-

didas con las que cuenta el porteador marítimo para su defensa; pero en ningún momento se alude a la possibilidad de que, en su virtud, pudiesen ser realizadas las operaciones de carga y descarga por alguien que no fuese el porteador. Y cuando se discute la intentada reforma del 3.2 CB antes y durante la Conferencia de Estocolmo del CMI, tampoco se encuentran alusiones a dicha posibilidad (cf. *supra* n. 18).

No son muchos los autores que hablan del 4.2.i) para aplicarlo a la carga o descarga completada por el cargador o el destinatario. La mayor parte lo considera uma cláusula vaga o de caráter residual (p. ej. Knauth, A. W. *Ocean bills of lading* 4ª ed Baltimore 1953 p. 240), por lo que no la aplican en esos instantes (p. ej., Pourcelet (n.14) p.106), refiriéndolo sólo a algunos casos especiales (p. ej. Thompson, G. H. M. *Outline of the Law relating to Bills of Lading* London, 1925: *mis-statements of the nature and value of goods* p. 157) y explicando ligeramente su contenido (así Hodgson, A. J. *The Carriage of Goods by Sea Act* Liverpool, 1932, *even though the act or the omission was neither wilful nor negligent*, p. 29). Quizá como un eco ampliado de las palabras de Denning en *Ismail* (n. 24) v. Tetley (W. *Marine Cargo Claims* Montreal, 1988, p. 271) y Carbone (S. M. *Contratto di transporto marittimo di cose* en *Trattato di Diritto Civile e Commerciale* dirigido por Cicu, A. y Messineo, F. continuado por Mengoni, L. Vol. XXVI t. 2 sezI Milano 1988 p. 353).

27 Así, *Tapco Nigeria vs. M/V Westwind* (5Cir) 702 F.2d 1252 y *Metalimport of Romania vs. SS Italia* (SDNY) 426 Federal Supplement (F.Supp.) 770, en las que la actuación impuesta por las normas portuarias y, por ello, ineludible, de los empresarios de carga y descarga (*Nigerian Port Authority y Navlomar*, respectivamente), viene a significar que no se apliquen las reglas de la CB, sino que se juzga que la responsabilidad del porteador ha de cesar antes del inicio de la descarga, cuando ésta ha de ser obligatoriamente efectuada por el empresario independiente. Del mismo modo *All-Commodities Supplies Co Ltd vs. MV Acritas* (5Cir) 702 F.2d 1260, donde expressamente se menciona lo siguiente: *with a total lack of control compelled by law, the carrier could not be negligent and could not be responsible* (p.1.263).

Cabe también la posibilidad de que no sea la ley la que impida al porteador la realización de las actividades de carga o descarga, sino que, por conveniencia del cargador sea éste quien las lleve a cabo. En tal caso, si el porteador pude demostrar que no participó en la realización de las mismas, y de éstas resultaron danõs a las mercancías, el porteador podrá eximirse de su responsabilidad en virtud del 4.2.i o 4.2.q. Así, concretamente, en *Tubacex Inc vs. M/V Risan and Forest Lines Inc* (5Cir) 45 F.3d 951, porque el daño es causado por los estibadores contratados y bajo el completo control del cargador; de ahí que reproduzca una parte de la decisión en *Ass Metals & Minerals vs. M/V Arktis Sky* (2Cir) 978 F.2d 47 que merece ser traída: *the carrier could escape liability under the defense provided in section 1304(2)(i) by carrying its burden of proof that the damage did not occur because of his own acts* (p. 956).

Puede completar lo anterior, ofreciendo pasajes de otras jurisdicciones, la sentencia de apelación *Weltra Trasporti Internazionali SpA vs. Agenzia Marittima Antonio Conti* (CA Firenze) 1983 DM 298, en la que los daños a las mercancías acaecen después de la descarga, como consecuencia de la lluvia, mediando, además, una cláusula FIO (v. ibi la nota de Kielland, K.). Las palabras de Bouloy, P. en su nota a *Union Industrial et Maritime vs. Cie D'Ass L'Abeille* (CA Paris) 1981 Le Droit Maritime Français (DMF) 723, inspiradas en el *dictum* de la

caciones de las que la CB ha sido objeto.[28] Y es que a ésta le resultan totalmente indispensables esos complementos doctrinales, tanto que con ellos se pueden alcanzar conclusiones completamente opuestas, a las que naturalmente se extraen de una exégesis atenta de sus preceptos (lo cual, al menos, aconseja mantener firmes reservas a su validez como instrumento jurídico, pues no auspicia una mínima predictibilidad de soluciones, al menos en la materia referida, porque carece bastante del atributo de la claridad) .

Pero, también después de lo leído, se deshace el segundo tramo de la misma reflexión parafraseada: las RH no van a necesitar otras decenas de años para perfilar el sentido de sus preceptos, pues ya se ve que no es así. De ahí el subtítulo propuesto: *aber keíne Panik!*[29]

* * *

*Société Tunisio Européenne d'Assurances et de Réassurances "Carte" vs. Sudcargos* (Trib. Prem. ins. Tunis, 9ème. Chr) 2 nov 1994, 1996 *Rev. SCAPEL* 40-42

LOS HECHOS en este caso son más simples: mediante conocimiento de embarque se acredita el transporte, desde un puerto francés, innominado en la sentencia, al de Radès (Túnez), de un contenedor cerrado y sellado por el cargador, quien dice que alberga *(said to contain, o déclaré contenir* parece haber añadido en el conocimiento el agente del porteador en el muelle de embarque, o el capitán del buque, o el sobrecargo) 437 cajas de electrodomésticos (Moulinex). A la descarga, siguiendo la sentencia, si bien es seis días posterior a la arribada el certificado de averías, describe éste la ausencia de 57 cajas (con respecto a las que el porteador decía haber estibado en el contenedor, según el conocimiento). Después de haber indemnizado, de acuerdo con la lista de ventas preparada por Moulinex, al destinatario, la aseguradora subrogada en los derechos de éste reclama al porteador.

EL PROBLEMA reside exclusivamente en uno de prueba: ¿se considera demostrado que el contedor encerraba 437 cajas cuando se entregó al porteador o, por el contrario, tenía ya entonces sólo 370?

DERECHO APLICABLE es el contenido en las RH, pues Túnez es uno de los Estados Contratantes de las mismas. En su virtud, le basta al Tribunal considerar que el art.18 (*sic;* pero ha de ser el 16 por lo que del mismo reproduce[30]) admite la inserción de reservas a las declaraciones del conocimiento de embarque, con lo que deja de constituir una prueba contra el porteador en cuanto al número y género de las mercancías entregadas para el transporte. No habiéndose demostrado ese extremo por otros procedimientos, la solución sólo puede ser

decisión merecen ser también reproducidas: *L'intervention de l'organisme public à monopole met nécesariament fin à l'exècution du contrat de transport maritime et ce donc à ce stade qu'il convient de se placer pour apprécier la responsabilité du transporteur maritime dans le respect de la Convention internationale de Bruxelles* (p.727). Continuando esa tendencia, v. Bonassies, P. *Le droit positif français en 1990 (II)* 1991 DMF 78, en p. 97; id. *Le droit positif français en 1989* 1990 DMF 139, en p. 143 y *National Employers Mutuel General Insurance Ass Ltd vs Chargeurs Réunis ("CR-Douala")* (CA Paris) 1993 DMF 311.

28. Cfr. *supra* n. 5, las referencias coincidentes de Honnold y Waldron.

29. Al menos desde una perspectiva estrictamente jurídica. Otra cosa será que los porteadores y sus aseguradores (ordinarios y mutuos) hayan de ponerse a trabajar para reordenar sus finanzas de acuerdo con las nuevas normas de indemnización. Quizá lo último explique mejor que cualquier otra cosa la evidente resistencia al cambio por su parte.

30. *D'entreprende des réserves motivées dans le cas où le transporteur aurait des motifs sérieux pour douter du bien-fondé des désignations présentées par l'expediteur* (p. 42 1ª col). Sin desmerecer el recurso del Tribunal, cabe pensar, sin embargo, que quizá hubiese sido preferible recurrir a la última alternativa del para. 1 del art.16: *la falta de medios razonables para verificar esos datos*, a fin de justificar la inserción de reservas ante el deber de transportar un contenedor cerrado y sellado por el cargador.

la desestimación de la demanda que marca la conclusión del procedimiento en este caso.

LA COMPARACIÓN con la CB ha de partir de la mención del párrafo final del art. 3.3[31] con el que se permite la adición de reservas en el conocimiento de embarque. La admisibilidad de éstas, sin embargo, ha de pasar por el tamiz del 3.8 CB, en cuanto ha de impedirse que la posibilidad de insertarlas se convierta en procedimiento para que el porteador eluda sus obligaciones y responsabilidades.[32] La cláusula en cuestión, rodeada de circunstancias semejantes a las del caso, ha sido objeto de consideración en diferentes ocasiones, habiéndose llegado siempre a la misma conclusión que con las RH se obtiene.[33]

Lo anterior no significa, que pretendiéndose entregar un contenendor cerrado

31. *Sin embargo, ningún porteador, Capitán o Agente del porteador tendrá la obligación de declarar o mencionar en el conocimiento, las marcas, un número, una cantidad o un peso, cuando tenga razón fundada para suponer que no representan exactamente las mercancías actualmente recebidas por él, o que no ha tenido medios razonables de comprobar.*

32. En *G&A Breglia SpA vs. Tirrenia di Navigazione SpA ("Da Mosto")* (1ª ins *Napoli*) 1985 DM 547, relativo al transporte de unos tablones agrupados en paralelepípedos perfectos y, en consecuencia, fáciles de contar, la cláusula *said to be*, se declara como inoperante al efecto de relevar al porteador de su responsabilidad por la cantidad de mercancía transportada. En palabras del Tribunal: *sicché era estremamente facile, mediante una semplice operazione di conta, controllare il numero dei pezzi caricati, con rapidità e precisione, non dovendosi, certamente, disfare il carico stesso* (p. 549).

Un ejemplo sólo semejante, pero con igual orientación e ilustrativo de la pretendida liberación del porteador por éste procedimiento, lo proporciona la prohibición de las que pueden denominarse *cláusulas de calificación*, con las que en el conocimiento de embarque se califica un hecho de un modo determinado, cuando su naturaleza es bien diferente: lo que a todas luces constituye una falta comercial, pretende el conocimento de embarque que sea una falta náutica [así, em *Horn vs. Cia de Navegacion Fruco SA* (5Cir) 1968 AMC 2548, que viene a ser el caso determinante en nuestros días, la cláusula era la siguiente: *it is expressly agreed that any negligence, fault or error in the operation of the said refrigeration apparatus shall be deemed to be and is hereby expressly agreed to be a fault of (sic) error in the management of the vessel ... and shall not be considered or held to be a fault or failure in the custody, care or stowage of merchandise shipped in refrigeration space* (p. 2.568)]. La jurisprudencia ha sido rotunda ante cláusulas de esa especie, que buscan alterar la naturaleza de las cosas para descargar al porteador de su responsabilidad [en el caso precedente se indica: *Since the operation of refrigeration system herein so directly affected the condition of the cargo, we conclude that the damage related thereto fall within the liability created by sec. 1303(2). The refrigeration clause ... therefore cannot be allowed to bar liability for cargo damage so far as the B/L relationship between the cargo owner and the charterer is concerned* (p. 2.568). Acerca de las implicaciones sucesivas de este caso v. ia *Crelinsten Fruit Co & William D Branson Ltd vs. Maritime Fruit Carriers (The Lemoncore)* 1975 2 LLR 249 (n. 98). Junto a éste, v. *Iginio Mazzola SpA vs. Adriatic Shipping Co SRL ("Playa de Naos")* (1ª ins Trieste) 1978 DM 478, esp. p. 482, referida a la nulidad de la cláusula *London Reefeer*, de sentido idêntico al antes mencionado].

Cabe calificar como fina labor jurisprudencial la desarrollada con otro grupo de cláusulas, vecinas de las mencionadas [referidas a la calidad aparente de los bienes en el embarque. Un ejemplo es la recogida en *GF Co vs. Pan Ocean Shipping & Co Ltd et al* (9Cir) 1994 AMC 1739: *The term apparent good order and condition when used in this bill of lading with reference to iron, steel or metal products or wood products does not mean that the goods, when received, were free of visible rust or moisture staining, chafing and/or breakage. If the shipper so requests, a substitute bill of lading omitting the above definition and setting forth any notations as to rust or moisture staining, chafing, and/or breakage wich may appear on the mates, or tally clerk's receipts* (pp. 1.740-1.741)], cuya admisibilidad en nuestros dias queda fuera de controversia, siempre que por la elección que permiten al cargador, se claro que sólo pretenden establecer el importe del flete en función de lo que el cargador requiera [v. junto al antes citado; *Portland Fisch Co vs. States SS Co* (9Cir) 1975 AMC 395 y *Tokio Marine & Fire Ins Co vs. Retla SS Co* (9Cir) 1970 AMC 1611. Por contraste, cuando no conceden al cargador posibilidad de optar por un conocimiento de embarque más de-tallado, no se aprueba la cláusula en cuestión, o las que se encuentran en igual órbita: v. *Plywood Panels Inc vs. M/V Sun Valley* (EDVa) 1993 AMC 516 (*Lumber clause*); *Acwoo Int'l Steel Corp vs. Toko Kaiun Kaisha Ltd* (6Cir) 1988 AMC 2922].

33. Para Francia v. Godin, P. *Transport par conteneurs: La clause "said to contain"* 1980 DMF 67-71; para USA, Shachar, Y. *The Container Bill of*

y sellado para su transporte internacional por mar, en cuyo conocimiento de embarque estampará la consabida cláusula el porteador, haya de quedar el cargador al albur del pillaje en el muelle de carga, en el buque, durante la travesía, y en el muelle de descarga, mientras que los bienes se encuentran en poder del porteador, porque éste no puede responder de lo que el contenedor encierra. Existe una precaución mínima, especialmente adecuada para el tipo de objetos transportados del caso (y otros comercializables sin dificultad por un poseedor sin escrúpulos), no adoptada en este supuesto, que dicta el sentido común o, en su defecto, enseña una lectura de la jurisprudencia: la de establecer un peso incontrovertible del contenedor en el momento de la entrega, esto es, que el agente del porteador en el puerto de carga participe en dicha acción o la reslice personalmente, e igual operación se repita nada más llegar las mercancías al puerto de destino.[34] En caso de que exista diferencia en el resultado de las mediciones, deberá responder el porteador por la misma.

*Lading as a Receipt* 1978-79 JML&C 39, y los casos que citan; particularmente, en éste último ámbito geográfico las palabras que Schoenbum, T. J. *Admiralty and Maritime Law* 2ª ed. Vol. 2 St. Paul 1994, p. 89, donde reproduce el *dictum* coincidente de *Mitsui & Co vs. MV Eastern Treasure* 466 F.Supp. 391, 395; y *MV Hans Leondhardt* 719 F.Supp. 508-509; *Shipper's weight, load, and count notations on a bill of lading are enforceable because they simply put the burden on the shipper to prove the amount that was shipped; they do not diminish the responsability of thte carrier*. V. también, con igual orientación a la de la sentencia comentada, *ACE Imports vs. Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro [The "Esmeralda"]* (Austr. Spr. Ct. NSW) 1988 1 LLR 206; y los comentarios que le dedica Meng, T. L. *The Law in Singapore on Carriage of Goods by Sea* 2ª ed Singapore 1994 pp. 247-248, refiriendo otro caso del área a la que se refiere. Comentarios más generales pueden encontrarse en la serie de artículos sobre los problemas jurídicos suscitados por los contenedores en 1968 European Transport Law 476-663 (Manca, Wheble, De Cadt, Suykens-Coppierters, Sanchez Gamborino).

34. V. en tal sentido la lección que se desprende de *Bally Inc. vs. MV Zim America Zim Container Service et al* (2Cir) 1994 AMC 2762, en el que *Bally* pierde el caso, por no haber pesado en el momento de la descarga el contenedor del que faltaban un importante número de cajas, ausencia que habría sido advertida fácilmente el emplear una de las básculas que abundaban en las immediaciones. Por el contrario, el contenedor fue abierto en el almacén de la firma, con lo que no queda patente que la pérdida se produjese mientras los bienes se encontraban al cuidado del porteador.