



**LOS LÍMITES INDEMNIZATORIOS EN LA RESPONSABILIDAD DEL
TRANSPORTADOR MARÍTIMO DE CARGA BAJO CONOCIMIENTO DE EMBARQUE**

TRABAJO DE GRADO PARA OPTAR POR EL TÍTULO DE ABOGADAS

ESTUDIANTES:

SOFIA CAMPOS PEÑUELA

MARIANA HURTADO MARÍN

DIRECTOR:

MAURICIO CARVAJAL GARCÍA

PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS

BOGOTÁ D.C.

2022

A Álvaro Campos y Guillermo Ruan.

RESUMEN

El presente trabajo pretende hacer una revisión de los diferentes convenios internacionales que rigen la responsabilidad del transportador marítimo de carga bajo conocimiento de embarque en materia de límites indemnizatorios. También, busca repasar la normatividad y jurisprudencia que regulan este tema en Colombia, con la finalidad de establecer la trayectoria que esto ha tenido en el comercio internacional y su influencia en el país. Esto, debido a que la legislación colombiana no se ha vinculado a ninguno de los convenios internacionales, por lo que quedan dudas en materia de comercio internacional sobre si sería mejor adherirse a uno de ellos.

PALABRAS CLAVE:

Contrato de transporte marítimo bajo conocimiento de embarque, Convenios internacionales, Límites indemnizatorios, Responsabilidad del transportador marítimo de carga.

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN.

CAPÍTULO 1: EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS Y EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.

1.1. EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS.

1.2. EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.

CAPÍTULO 2: LA BASE DE LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR MARÍTIMO DE CARGA.

CAPÍTULO 3: LOS LÍMITES INDEMNIZATORIOS EN LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR MARÍTIMO DE CARGA.

3.1. REGLAS DE LA HAYA Y LA HAYA-VISBY.

3.2. REGLAS DE HAMBURGO.

3.3. REGLAS DE ROTTERDAM.

3.4 JURISPRUDENCIA Y LEGISLACIÓN EN COLOMBIA.

CONCLUSIONES.

REFERENCIAS.

ANEXOS.

ANEXO 1: CONOCIMIENTO DE EMBARQUE HAPAG-LLOYD.

ANEXO 2: CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EVERGREEN LINE.

ANEXO 3: CONOCIMIENTO DE EMBARQUE ALAMBRE DE ACERO.

ANEXO 4: CONOCIMIENTO DE EMBARQUE UREA A GRANEL.

INTRODUCCIÓN

El transporte marítimo de carga es la base fundamental del comercio internacional, puesto que es la forma de transporte más costo-efectiva cuando se trata de carga en grandes volúmenes y para largas distancias (Gard Services AS, 2000). Otros tipos de transporte, tales como el terrestre y el aéreo, juegan un papel fundamental cuando se trata de carga de volúmenes más pequeños y distancias más cortas, pero el transporte marítimo representa alrededor del 90% del transporte de mercancías a nivel mundial, por lo que su predominio es innegable (Organización Marítima Internacional [OMI], 2015).

Este tipo de transporte se hace a través de diversos contratos, dentro de los cuales se encuentran los contratos de fletamento y el transporte marítimo de carga bajo conocimiento de embarque (Wilson, 2010). Sin embargo, independientemente del tipo de contrato por medio del cual se realice, es frecuente y necesario que la ley consagre topes o límites indemnizatorios aplicables en los casos en los que se generen daños o pérdidas de la carga, que puedan ser atribuibles al transportador. Lo anterior debido a que es la forma en la que el transportador puede hacer un análisis de los riesgos que implican llevar a cabo el transporte de la carga al que se ve obligado (Franco y Guzmán, 2011). Adicionalmente, la razón principal por la que el transportador tiene un régimen de responsabilidad limitada que incluye las causales de exoneración de responsabilidad contenidas en el artículo 1609¹ del Código de Comercio y topes

¹ ARTÍCULO 1609. <EXONERACIÓN DE RESPONSABILIDAD POR PÉRDIDA O DAÑOS – CASOS>. El transportador estará exonerado de responsabilidad por pérdidas o daños que provengan:

- 1) De culpas náuticas del capitán, del práctico o del personal destinado por el transportador a la navegación. Esta excepción no será procedente cuando el daño provenga de una culpa lucrativa; pero en este caso sólo responderá el transportador hasta concurrencia del beneficio recibido;
- 2) De incendio, a menos que se pruebe culpa del transportador;
- 3) De peligros, daños o accidentes de mar o de otras aguas navegables;
- 4) De fuerza mayor, como hechos de guerra o de enemigos públicos, detención o embargo por gobierno o autoridades, motines o perturbaciones civiles, salvamento o tentativa de salvamento de vidas o bienes en el mar;
- 5) De restricción de cuarentena, huelgas, "lock-outs", paros o trabas impuestas, total o parcialmente al trabajo, por cualquier causa que sea;
- 6) De disminución de volumen o peso, y de cualquier otra pérdida o daño, resultantes de la naturaleza especial de la cosa, o de vicio propio de esta, o de cualquier vicio oculto de la nave que escape a una razonable diligencia, y
- 7) De embalaje insuficiente o deficiencia o imperfecciones de las marcas.

de indemnización que no dependen del valor de la carga es porque la remuneración que percibe el transportador por sus servicios se calcula con base en pesos y volúmenes de la carga y no en su valor (Gold, 2002, p.315). Así pues, es usual en el transporte marítimo que el transportador no conozca y, de hecho, le sea indiferente el valor de la mercancía, ya que, de conocer dicho valor, deberá responder por el valor total declarado, de acuerdo con el artículo 1643² del Código de Comercio y varias cláusulas muy comunes en conocimientos de embarque de grandes transportadores marítimos. Por ejemplo, el flete de un contenedor de 40 pies con computadores cuyo valor ascienda a 2 millones de dólares será, esencialmente, el mismo que el flete de un contenedor que contenga sacos de trigo cuyo valor sea de 20 mil dólares³. Siendo así, sería inconcebible que el transportador tuviera que indemnizar millones de dólares a los embarcadores de computadores y miles de dólares a los embarcadores de trigo si el flete que se pagó por ambos era de similar valor, por no tenerse en cuenta el valor real de la carga, salvo aquellos casos en los que haya valor declarado de la misma.

Anteriormente, en el derecho anglosajón, las partes de los contratos de transporte marítimo bajo conocimiento de embarque podían pactar libremente los términos bajo los cuales se iba a regir el negocio. Sin embargo, y como consecuencia de un abuso de la posición contractual del transportador marítimo, surgió la necesidad común de limitar dicha libertad; así nacen las reglas de La Haya de 1924 (Wilson, 2010, p. 174). Dicho convenio ha permitido la

PARÁGRAFO. Las excepciones anteriores no serán procedentes cuando se pruebe culpa anterior del transportador o de su agente marítimo, o que el hecho perjudicial es imputable al transportador o a su representante marítimo.

² ARTÍCULO 1643. <RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR POR VALOR DE DECLARACIÓN DE MERCADERÍA>. El transportador será responsable de las pérdidas o daños causados a las mercaderías con arreglo al valor que el cargador haya declarado por bultos o unidad, siempre que dicha declaración conste en el conocimiento de embarque y no se haya formulado en el mismo la oportuna reserva por el transportador, su agente marítimo o el capitán de la nave. Pero si el transportador prueba que las mercaderías tenían un valor inferior al declarado, se limitará a dicho valor su responsabilidad.

³ Esto es así debido a que el flete de contenedores se calcula y se cobra basándose en TEU, es decir, en unidades de medida de capacidad de transporte marítimo. En otras palabras, el flete de contenedores se calcula teniendo en cuenta la unidad de medida de capacidad que tiene un contenedor de 20 pies, sin importar realmente su contenido. Por ejemplo, el promedio de flete que cobraba Hapag.Lloyd por TEU en 2016 era de 1.036 USD (UNCTAD, 2017).

estructuración y aplicación de varios convenios internacionales hoy vigentes tales como las Reglas de la Haya-Visby, Reglas de Hamburgo, y las más recientes -que aún no han entrado en vigor- Reglas de Rotterdam, los cuales han permitido ahondar en la determinación y limitación de la responsabilidad del transportador marítimo de carga en los contratos de transporte marítimo bajo conocimiento de embarque.

La existencia de los tope indemnizatorios ha llevado a que los distintos estados adopten leyes que regulen la materia, o que se acojan a alguno de los convenios vigentes, puesto que esto garantiza que las partes dentro del contrato vean sus intereses protegidos y puedan cumplir con sus obligaciones a cabalidad. No obstante, hay casos en los que no resulta del todo claro qué régimen es aplicable, por lo que hay incertidumbre con respecto al alcance que debe tener la responsabilidad del transportador marítimo y, por lo mismo, su análisis de exposición al riesgo para asegurar el mejor desarrollo de la relación contractual.

Esta situación parece ser la que se presenta en Colombia actualmente con el contrato de mercancías por mar bajo conocimiento de embarque. Pues, si bien en el Código de Comercio existe el Libro V “De los riesgos y daños en la navegación marítima” que hace referencia expresa al transporte marítimo, y se sabe cuál es la regla a aplicar a los contratos de transporte marítimo de mercancía en el país, no se ha adoptado ninguno de los convenios internacionales en la materia. Por lo tanto, surgen conflictos a la hora de llevar a cabo negocios de comercio exterior⁴, puesto que, tal y como se venía explicando, la comunidad internacional está acostumbrada a regirse bajo las normas del derecho internacional contempladas en los convenios internacionales objeto de este trabajo, por lo que parecería más fácil y conveniente ratificar alguno de ellos.

⁴ Sobre este particular, es importante mencionar que salvo que se contraríen normas de orden público y normas imperativas es posible pactar convencionalmente la aplicación de alguno de los convenios internacionales que estén vigentes.

El presente trabajo de grado busca, entonces, hacer una exposición general de los distintos convenios internacionales que han regulado la materia de los límites indemnizatorios de la responsabilidad del transportador marítimo de carga, derivada del contrato de transporte marítimo bajo conocimiento de embarque, así como hacer un recorrido por las normas del Código de Comercio que rigen la materia, la discusión que ha surgido en torno a ellas y lo que ha dicho la jurisprudencia nacional para zanjarla, así como lo que en ella se ha establecido sobre los límites indemnizatorios.

Sin embargo, resulta pertinente -para tener una visión integral del tema a tratar- entender el contrato de transporte marítimo de mercancías y el conocimiento de embarque como documento fundamental del negocio jurídico. A continuación, se dará un esbozo general de estos aspectos.

CAPÍTULO 1: EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS Y EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

El artículo 981 del Código de Comercio ha establecido los lineamientos generales del contrato de transporte en Colombia y, en este sentido, expresa lo siguiente:

ARTÍCULO 981. <CONTRATO DE TRANSPORTE> El transporte es un contrato por medio del cual una de las partes se obliga para con la otra, a cambio de un precio, a conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y entregar éstas al destinatario.

El contrato de transporte se perfecciona por el solo acuerdo de las partes y se prueba conforme a las reglas legales.

En el evento en que el contrato o alguna de sus cláusulas sea ineficaz y se hayan ejecutado prestaciones, se podrá solicitar la intervención del juez a fin de que impida que una parte se enriquezca a expensas de la otra.

Cabe la duda entonces, si dicho artículo puede ser aplicado al contrato de transporte marítimo bajo conocimiento de embarque y al de fletamento. Es claro que el artículo es inaplicable al contrato de fletamento, que se define expresamente por normas especiales en el Código de Comercio en el libro V. Sin embargo, se ha discutido ampliamente si el contrato de transporte marítimo bajo conocimiento de embarque debe regirse por normas generales o si, por el contrario, debería regirse por normas especiales, pues el artículo 1008 del Código de Comercio establece en su último inciso que “el transporte bajo carta de porte, póliza o conocimiento de embarque se regirá por las normas especiales” (Código de Comercio [C.Com], 1971).

Resulta importante recordar que el artículo 999 del mismo código regula lo referente a la aplicación de las normas con respecto al contrato de transporte en los siguientes términos:

ARTÍCULO 999. <REGLAMENTACIÓN Y APLICACIÓN DE DISPOSICIONES>. El Gobierno reglamentará las disposiciones de este Título, las que se aplicarán al transporte cualquiera que sea el medio empleado para realizarlo, sin perjuicio de normas contenidas en disposiciones especiales.

De lo anterior, resulta claro que la definición del artículo 981 puede ser aplicada al contrato de transporte marítimo por mar bajo conocimiento de embarque en todo lo que no contraría las normas especiales a que hace referencia el artículo 1008 del Código de Comercio. En este mismo sentido se ha pronunciado la doctrina, específicamente Franco y Guzmán (2011) quienes afirman que:

Este principio hermenéutico proviene del mismo artículo 999 del Código de Comercio, y no de las normas generales sobre interpretación y aplicación de la ley consagradas en la Ley 153 de 1887. Es decir, que la misma legislación que regula el contrato de transporte en Colombia tiene una norma de interpretación y aplicación de la ley, propia y especial de esta disciplina, según la cual las

disposiciones especiales del contrato de transporte marítimo (y también del aéreo), deben primar sobre las normas generales del contrato de transporte. (p. 24)

Así las cosas, para poder entrar en materia con respecto a los límites indemnizatorios aplicables al transportador en el contrato de transporte de carga por mar bajo conocimiento de embarque y las normas llamadas a gobernarlos, es necesario tener un entendimiento de lo que son los contratos de transporte de carga por mar y, por supuesto, el conocimiento de embarque como documento fundamental de este acto jurídico del comercio internacional. Este capítulo pretende lo anterior.

1.1. EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS.

El transporte de mercancías por mar puede llevarse a cabo a través de diversos contratos. Los dos más comunes -aunque no los únicos- son el contrato de fletamento y el contrato de transporte de mercancías por mar bajo conocimiento de embarque (En adelante B/L por sus siglas en inglés⁵). Ambos contratos están cobijados bajo el *Contract of affreightment* en el derecho anglosajón, pues en ambos casos se debe pagar un flete -que corresponde al precio por el cumplimiento de los servicios y obligaciones consignadas en el contrato- (Encyclopaedia Britannica, s.f.). Este contrato, Wilson (2010) lo ha definido en los siguientes términos:

Cuando un armador, ya sea directamente o por medio de un agente, se compromete a transportar mercancías por mar, o a proporcionar un buque para ese fin, el arreglo se conoce como contrato de fletamento. Dichos contratos pueden tomar una variedad de formas, aunque la división tradicional es entre

⁵ Bill of Lading.

aquellos incorporados en un contrato de fletamento y aquellos evidenciados por el conocimiento de embarque. (p.3)⁶

Sin embargo, en español su definición varía, pues la traducción literal de dicho término hace referencia exclusiva al contrato de fletamento, que es sustancialmente diferente del contrato de transporte bajo conocimiento de embarque en términos del régimen jurídico aplicable e incluso el objeto mismo del contrato.

Así pues, el contrato de fletamento (Charter Party), definido por Guzmán y Pino (2011):

Es un contrato mediante el cual una de las partes, que puede ser el armador⁷ o quien, sin serlo, tenga el derecho a disponer del buque (armador disponente), y quien recibe el nombre de fletante, pone a disposición de la otra parte, que se denomina fletador, una nave determinada para la realización de un viaje acordado o por un periodo de tiempo específico a cambio de un precio, denominado flete, adquiriendo el fletador el derecho de utilizar la nave y explotarla comercialmente, en los términos y condiciones definidos en el contrato. (p. 7)

Dentro de la ley colombiana este contrato se encuentra definido en el artículo 1666 del Código de Comercio en los siguientes términos:

ARTÍCULO 1666. <DEFINICIÓN DE FLETAMENTO>. El fletamento es un contrato por el cual el armador se obliga, a cambio de una prestación, a cumplir con una nave determinada uno o más viajes preestablecidos, o los viajes que

⁶ Cita original: When a shipowner, either directly or through an agent, undertakes to carry goods by sea, or to provide a vessel for that purpose, the arrangement is known as a contract of affreightment. Such contracts may take a variety of forms, although the traditional division is between those embodied in charterparties and those evidenced by bills of lading.

⁷ Armador: Dueño del buque

dentro del plazo convenido ordene el fletador, en las condiciones que el contrato o la costumbre establezcan.⁸

De lo anterior, se puede concluir que el fletamento es un contrato en virtud del cual la nave o buque se utiliza en su totalidad⁹ y, dependiendo del tipo de fletamento bajo el cual se contrate, cambiarán algunos términos de este, pero en esencia será esta la diferencia con el contrato de transporte marítimo bajo conocimiento de embarque, el cual se explica a continuación.

Jato (2017) define el contrato de transporte de mercancías por mar bajo conocimiento de embarque, del cual trata el presente trabajo, a partir de tres fuentes en los siguientes términos:

Un contrato de transporte de mercancías por mar es aquel celebrado entre un remitente y un transportador por el cual este, por un precio, se compromete a transportar la carga del remitente a un destino y entregarla a una persona designada (Carr y Stone, 2018). A menudo, existe un acuerdo verbal entre las partes en consecuencia del cual el transportador emite un conocimiento de embarque al momento del envío de la carga (Wilson, 2010). Por lo tanto, el conocimiento de embarque sirve para; registrar las mercancías como cargadas a bordo del buque y, como tal, cumplir la función de recibo de dichas mercancías; ser un documento de propiedad de dichos bienes; y es una prueba

⁸ A pesar de que el Código de Comercio usa la denominación de "fletamento", es importante resaltar que el artículo 1666 corresponde estrictamente a lo que en derecho anglosajón se conoce como "voyage charter", es decir, el fletamento por viaje que además es el contrato de fletamento que podría decirse que corresponde a un transporte de mercancías. Los demás fletamentos, que son por tiempo y a casco desnudo, son más similares al contrato que el Código denomina "arrendamiento de naves" consagrado en el Título XI y definido específicamente en el artículo 1678.

⁹ No obstante, es importante resaltar que el fletamento no siempre se hace sobre todo el buque, sino que dentro de esta figura existe también el fletamento parcial e incluso el subfletamento.

del contrato de transporte entre las partes (Reglas de La Haya Visby, 1968).
(p.2)¹⁰

En este punto resulta importante precisar ciertas características del contrato de transporte de mercancías por mar bajo conocimiento de embarque: el artículo 1008 del Código de Comercio contempla expresamente las partes del contrato de transporte, que puede ser aplicado al contrato de transporte marítimo bajo conocimiento de embarque y que dice lo siguiente:

ARTÍCULO 1008. <PARTES>. Se tendrá como partes en el contrato de transporte de cosas el transportador y el remitente. Hará parte el destinatario cuando acepte el respectivo contrato.

Por transportador se entenderá la persona que se obliga a recibir, conducir y entregar las cosas objeto del contrato; por remitente, la que se obliga por cuenta propia o ajena, a entregar las cosas para la conducción, en las condiciones, lugar y tiempo convenidos; y por destinatario aquella a quien se envían las cosas.

Una misma persona podrá ser a un mismo tiempo remitente y destinatario.

El transporte bajo carta de porte, póliza o conocimiento de embarque se registrará por las normas especiales.

De lo anterior queda claro entonces que las partes del contrato serían el transportador - que se obliga a transportar la mercancía-, el embarcador o remitente -quien deberá entregar las mercancías en el lugar y tiempo pactado-, y el consignatario o destinatario de las mercancías - que deberá recibirlas probando ser legítimo tenedor del B/L-, siempre y cuando acepte el

¹⁰ Cita original: A contract of carriage of goods by sea is one made between a shipper and a carrier by which the carrier will, for a charge, undertake to transport the shipper's cargo to a destination and deliver to a designated person (Carr and Stone, 2018). Often than not, there is a verbal agreement between the parties further or which the carrier issues a bill of lading upon shipment of the cargo (Wilson, 2010). The bill of lading will therefore; record the goods as having been loaded on board the ship and as such, serve the function of a receipt for such goods; a document of title to such goods; and an evidence of the contract of carriage between parties (Hague Visby Rules, 1968)

contrato o cuando en una misma persona concurren la figura de remitente y destinatario. Ahora bien, la expedición del conocimiento de embarque es una de las obligaciones del transportador marítimo y, aunque dicho documento prueba la existencia del contrato, no es el contrato en sí; es por esto anterior que, aun cuando el contrato se llama "contrato de transporte marítimo bajo conocimiento de embarque", realmente el B/L no se considera parte del contrato. En este sentido, Lush J. (como se citó en Colinviaux, 1982) expresa:

Un conocimiento de embarque no es el contrato sino sólo una prueba del contrato; y no se entiende que una persona que acepta el conocimiento de embarque que el propietario del buque le entrega sin tener en cuenta las circunstancias, necesariamente se obliga a cumplir con todas sus estipulaciones. Si un embarcador de mercancías no tiene conocimiento cuando las envía, o no se le informa en el curso de la compra que el conocimiento de embarque que se le entregará contendrá dicha cláusula, tiene derecho a suponer que sus bienes se reciben en los términos habituales y a exigir un conocimiento de embarque que exprese esos términos (p.86)¹¹

Por otra parte, es inherente a este tipo de contrato una inequidad contractual en la cual una de las partes cuenta con una posición mucho más favorable que la otra para negociar. En esta relación de comercio usualmente el transportador se encuentra en una posición de superioridad frente a las otras partes, pues las condiciones del transporte están previamente establecidas y, usualmente, el contrato es de adhesión y no queda más remedio que aceptar las cláusulas que en él se han establecido (Todd, 1988). En este mismo sentido se ha pronunciado Wilson (2010):

¹¹ Cita original: Lush J. expressed the following opinion: "A bill of lading is not the contract but only evidence of the contract; and it does not follow that a person who accepts the bill of lading which the shipowner hands him necessarily, and without regard to circumstances, binds himself to abide by all its stipulations. if a shipper of goods is not aware when he ships them or is not informed in the course of the shipment, that the bill of lading which will be tendered to him will contain such a clause, he has a right to suppose that his goods are received on the usual terms, and to require a bill of lading which shall express those terms".

Mientras que las partes de un contrato de fletamento son libres de negociar sus propias condiciones, la desigualdad inherente del poder de negociación entre las partes de un contrato bajo conocimiento de embarque ha obligado a imponer restricciones al principio tradicional de la autonomía de la voluntad privada. Los convenios internacionales han definido las obligaciones básicas del transportador hacia la carga y prescrito las excepciones y limitaciones máximas de responsabilidad que puede reclamar. (p. 6)¹²

Sin embargo, debe tenerse en cuenta que la relación contractual entre el transportador y embarcador es casi de colaboración pues el embarcador muchas veces corresponde a comerciantes o productores -que son exportadores o, en los términos expresados en los INCOTERMS¹³, son el vendedor- que buscan negocios en el exterior y que utilizan el transporte marítimo como medio principal para que su mercancía llegue a sus remitentes -que son los importadores y que bajo los INCOTERMS se constituyen en el comprador de la operación de comercio internacional- de la mejor manera y por el menor precio, ya que de esto depende el éxito y rentabilidad de su negocio. El transportador, por el otro lado, se gana la vida gracias al negocio de los comerciantes y productores, pues será el primero en ser perjudicado en tiempos en los que el comercio internacional disminuya. Si bien el transportador lleva a cabo su labor para su propio beneficio, es parte fundamental de su trabajo asegurarse de garantizar el mejor servicio posible en beneficio de sus clientes. De lo anterior es innegable que el transportador debe coordinarse con los embarcadores, no sólo para llevar a cabo su

¹² Cita original: Whereas the parties to a charterparty are free to negotiate their own terms, the inherent inequality of bargaining power as between the parties to a bill of lading contract has necessitated restrictions being imposed on the traditional principle of freedom of contract. International conventions have defined the basic obligations of the carrier towards the cargo and prescribed the maximum immunities and limitations of liability he can claim.

¹³ Las reglas INCOTERMS proporcionan definiciones y reglas de interpretación aceptadas internacionalmente para los términos comerciales más comunes utilizados en los contratos de venta de bienes. (International Chamber of Commerce [ICC], 2020).

negocio de la mejor manera, sino también para asegurarse de que la mercancía de los embarcadores llegue a feliz puerto (Stevens, 1970).

Surge, entonces, en 1897 el Comité Marítimo Internacional (CMI) como una asociación internacional privada de embarcadores y transportadores con claros intereses; desde su creación su labor se centró en la protección de estos para unificar el derecho marítimo internacional. Adicionalmente, en 1893, Estados Unidos, que contaba con gran influencia por la importancia del volumen de su mercado a nivel mundial, promulgó el Harter Act que reivindicaba los derechos e intereses de los embarcadores en materia de transporte marítimo (Jiménez, 2012). Así las cosas, se dio un escenario perfecto para la promulgación de legislaciones nacionales e internacionales que regularan el transporte marítimo y velaran por los intereses de las partes involucradas en él. De hecho, el contenido del Harter Act de 1893 fue influyente en la redacción de legislaciones nacionales de las colonias británicas y, por supuesto, de las Reglas de la Haya de 1924 (Lopuski, 1987).

Finalmente, en los términos de las Reglas de la Haya, convenio suscrito en Bruselas el 25 de agosto de 1924, el contrato de transporte:

Se refiere únicamente al contrato de transporte documentado por un conocimiento de embarque o cualquier documento de título similar, en la medida que tal documento se refiera a un transporte de mercancía por mar; incluyendo cualquier conocimiento de embarque o documento similar emitido en virtud de un contrato de fletamento, desde el momento que tal conocimiento de embarque o documento de título similar regule las relaciones entre el transportador y el tenedor de este.

1.2. EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

De acuerdo con Asariotis et al. (2000):

El conocimiento de embarque es un documento de gran importancia en el comercio internacional. En el medioevo, los mercaderes viajaban con sus mercancías y no necesitaban recibir documentación del transportador ni entregar documento alguno al comprador de la mercancía en el puerto extranjero [...]. Cuando los comerciantes comenzaron a confiar en los transportadores para entregar la carga a los agentes en el extranjero, se hizo necesario que tuvieran algún tipo de recibo del transportador, en el cual se constatará que se había recibido un número o peso particular de mercancías identificadas. Un conocimiento de embarque es literalmente un documento que registra que ciertas mercancías han sido "cargadas" a bordo de un barco. (p.2)¹⁴

En este sentido, se puede decir que el B/L surgió por una necesidad de brindar seguridad a las partes de la relación de comercio, pues era urgente que el embarcador obtuviera una constancia por parte del transportador de que su mercancía había sido cargada en el barco en cierta cantidad y/o peso y calidad, para así tener una base de reclamación en caso de que la mercancía al descargue tuviera características diferentes a las establecidas en el B/L al momento del cargue. Por tanto, desde su creación ha sido un documento fundamental para el comercio internacional.

El conocimiento de embarque es entonces un recibo emitido por el transportador, en favor del embarcador, en el cual se establece que un determinado cargamento ha sido cargado en su buque¹⁵. Adicionalmente, el B/L certifica que la mercancía objeto de este tiene unas características específicas de cantidad y/o peso y calidad (Todd, 1988). En este punto, cabe

¹⁴ Cita original: The bill of lading is a document of great importance in international trade. In medieval times, merchants travelled with their goods and did not need to receive documentation from the carrier, or to give any to the buyer of the goods at the foreign port (...). When merchants began to trust carriers to deliver cargo to overseas agents it became necessary for them to have some sort of receipt from the carrier, acknowledging that a particular number, or weight, of identified goods had been received. A bill of lading is literally a document that records certain goods as having been "loaded" on board a ship.

¹⁵ El conocimiento de embarque no es el único documento que cumple esta función. También existen otros, tales como, el seaway bill, el mates receipt, entre otros.

reiterar que como ya fue dicho anteriormente, el transportador rara vez conoce el valor de la carga y, en consecuencia, se limita a consignar en el B/L las unidades o el peso de la carga y la calidad de la misma; información que ha sido suministrada al transportador por el embarcador y que el transportador constata, en caso de ser posible, por lo que pueda ser percibido a simple vista. Esto, debido a que los transportadores normalmente no son expertos en la carga que transportan y, por lo tanto, solo dan fe de que recibieron en buen estado aparente dichos bienes. Incluso, en el caso de contenedores que se reciben sellados y cerrados, es frecuente anotar en el B/L expresiones como “carga, estiba y conteo por parte del embarcador”, “el transportador no tiene forma de verificar la calidad o cantidad de la carga” y otras similares.

Una declaración en un conocimiento de embarque de que las mercancías se enviaron en aparente buen orden y estado se relaciona únicamente con la condición externa de la carga. La declaración se refiere únicamente a la condición de la carga que sería evidente en un examen razonable de la carga en el momento y lugar en que se acusa recibo. No se refiere al estado interno de la carga (Clarke y Nicholas, 2020)¹⁶.

Es preciso anotar qué se entiende por aparente buen estado y condición de la carga para entender más a fondo las razones por las que podrían surgir reclamos de carga, sujetos a los límites indemnizatorios de los que se tratará más adelante. El Manual de Gard sobre Conocimientos de Embarque establece que el estado ("order") hace referencia al tipo general de la carga y el tipo de empaque por medio del cual se transporta; por ejemplo: Café transportado en costales. La condición de la carga hace referencia a cómo se ve, se siente o cómo huele la carga o los empaques en los que esta esté empacada (Gard, 2011).

¹⁶ Cita original: A statement in a bill of lading that the goods were shipped in apparent good order and condition relates to the external condition of the cargo only. The statement refers only to the condition of the cargo that would be apparent on a reasonable examination of the cargo at the time and place at which receipt is acknowledged. It does not refer to the internal condition of the cargo

Por consiguiente, se debe determinar y consignar en el B/L si hay daño aparente de la carga, si esta parece tener algún defecto o si parece que algo está por fuera de la normalidad, teniendo en cuenta el tipo específico de la carga y cómo se debería ver, sentir u oler en condiciones normales. También, debe consignarse en el B/L bajo condición de la carga si los empaques en los que se transporta la carga son suficientemente resistentes y duraderos para el viaje entre el puerto de embarque y descargue, además de establecer si es posible que los bienes perecederos que se transporten están en condiciones y capacidad para soportar el transporte y ser entregados bajo las condiciones pactadas por las partes (Ídem).

La descripción de la mercancía transportada es fundamental para el desarrollo del negocio que se lleva a cabo entre el cargador y el transportador, pues de su consignación incorrecta o inexacta se derivan consecuencias serias para el transportador, en cabeza del Capitán del buque. Entre estas se encuentran reclamos de carga, pérdida de la posibilidad de limitar su responsabilidad, pérdida de la cobertura de P & I e incluso consecuencias penales (Ídem).

Es de notar que no hay un consenso universal de lo que es el B/L, o de los elementos que deben incluirse en el mismo y, en este sentido, ni las Reglas de La Haya ni La Haya Visby contienen una definición de qué es un B/L. Sobre esto, Asariotis et al. (2000) hacen referencia afirmando lo siguiente:

Las reglas de la Haya y de la Haya Visby no contienen una definición, tampoco lo hacen el Carriage of Goods Sea Act de 1971, el Bills of Lading Act de 1855 o el Factors Act. [...] El artículo 1, numeral 7 de las Reglas de Hamburgo de 1978 sí define el conocimiento de embarque para efectos del convenio como “un documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo y acredita que el transportador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías, y en virtud del cual éste se compromete a entregarlas contra la presentación del

documento. Constituye tal compromiso la disposición incluida en el documento según la cual las mercancías han de entregarse a la orden de una persona determinada, a la orden o al portador". (p.3)¹⁷

Siguiendo con lo anterior, el Código de Comercio hace referencia al B/L en múltiples artículos y, aunque no da una definición precisa del mismo, en el artículo 767 menciona que:

ARTÍCULO 767. <CARACTERÍSTICAS DE LA CARTA DE PORTE Y CONOCIMIENTO DE EMBARQUE>. La carta de porte y el conocimiento de embarque tendrán el carácter de títulos representativos de las mercancías objeto del transporte.

Así las cosas, es preciso comenzar con la caracterización del B/L en los términos de dicha legislación, haciendo mención al artículo 1635 en el cual se establece que:

ARTÍCULO 1635. <CONOCIMIENTO DE EMBARQUE-ENTREGA Y FIRMA DEL TRANSPORTADOR>. Recibidas las mercaderías, el transportador deberá, a solicitud del cargador entregarle un conocimiento de embarque debidamente firmado por dicho transportador, o por su representante, o por el capitán de la nave.

Lo que esto significa es que, tal y como se venía diciendo, el transportador tiene la obligación -a solicitud del cargador- de emitir un documento por medio del cual se certifique al embarcador, no solo que su mercancía ha sido embarcada, sino también las características en las que se encontraba la misma al momento de hacerlo. Este documento, que es el conocimiento de embarque por referencia expresa del artículo, debe estar firmado por el transportador, el representante o el capitán de la nave. Además, es importante recalcar que el

¹⁷ Cita original: The Hague and Hague Visby rules do not contain a definition, nor do the carriage of goods by sea act 1971, the bills of lading act 1855 or the factors act [...]. Article 1 #7 of the Hamburg Rules 1978 does define a bill of Lading for the purpose of the Rules to mean "a document which evidences a contract of carriage by sea and the taking over or loading of the goods by the carrier, and by which the carrier undertakes to deliver the goods against surrender of the document. A provision in the document that the goods are to be delivered to the order of a named person, or to order, or to bearer, constitutes such undertaking".

conocimiento de embarque deberá ser emitido una vez se reciben las mercaderías por parte del transportador, lo cual implica que debió haberse celebrado un contrato de transporte de mercancías por mar entre los firmantes del B/L. De acuerdo con lo anterior, el B/L puede entonces ser prueba del contrato de transporte por mar, más no el contrato en sí, como ya fue dicho anteriormente.

El artículo 1578 del Código de Comercio¹⁸ establece que el contrato de transporte marítimo deberá probarse por escrito y, en ese sentido, podrá hacerse a través del B/L expedido en virtud del negocio jurídico celebrado por las partes, aunque no es la única prueba. Esto se refuerza con lo afirmado por Todd (1988) sobre este mismo asunto:

Aunque el término "contrato de conocimiento de embarque" se utiliza a menudo para describir el contrato entre el embarcador y el transportador, el uso no es estrictamente correcto. El conocimiento de embarque tampoco puede afectar los términos de un contrato que ya se ha celebrado, y técnicamente es solo una declaración de la forma de interpretar del transportador sobre los términos del contrato de transporte. Ciertamente, es una fuerte evidencia de cuáles son los términos, pero no es el contrato, ni es necesariamente una prueba concluyente de sus términos. (p.17)¹⁹

Ahora bien, en el artículo 1637 del C.Com se establece el contenido del B/L según el ordenamiento jurídico colombiano.

¹⁸ ARTÍCULO 1578. <PRUEBA ESCRITA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO>. El contrato de transporte marítimo se probará por escrito, salvo que se trate de transporte de embarcaciones menores, caso en el cual se estará a lo dispuesto en el reglamento.

¹⁹ Cita original: Though the term "bill of lading contract" is often used to describe the contract between the shipper and carrier, the usage is not strictly speaking accurate. Nor can the bill of lading even affect the terms of a contract which has already been made, and it is technically only a statement of the carrier's view of the terms of the carriage contract. Certainly, it is strong evidence as to what the terms are, but is not the contract, nor is it necessarily conclusive evidence of its terms.

ARTÍCULO 1637. <EXPRESIONES CONTENIDAS EN EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE>. El conocimiento de embarque deberá expresar:

- 1) El nombre, matrícula y tonelaje de la nave;
- 2) El nombre y domicilio del armador;
- 3) El puerto y fecha de cargue y el lugar de destino;
- 4) El nombre del cargador;
- 5) El nombre del destinatario o consignatario de las mercancías y su domicilio, Si el conocimiento es nominativo, o la indicación de que éste se emite a la orden o al portador;
- 6) El valor del flete;
- 7) Las marcas principales necesarias para la identificación de la cosa, tal y como las haya indicado por escrito el cargador antes de dar comienzo al embarque, siempre que las expresadas marcas estén impresas o puestas claramente en cualquier otra forma sobre la cosa no embalada, o en las cajas o embalajes que la contengan, de manera que permanezcan normalmente legibles hasta el término del viaje;
- 8) El número, la cantidad o el peso, en su caso, de bultos o piezas, conforme a las indicaciones del cargador;
- 9) El estado y condición aparente de las mercancías, y
- 10) Lugar y fecha en que se expide el conocimiento.

El artículo mencionado hace referencia a los elementos que deben incluirse dentro de los B/Ls en Colombia y, en términos generales, los elementos requeridos se ajustan a la costumbre y normativa internacional. Si bien las Reglas de la Haya crearon cierto grado de uniformidad con respecto a las cláusulas que podrían ser consideradas nulas o ineficaces dentro

de los conocimientos de embarque -tales como las cláusulas de exclusión de responsabilidad del transportador marítimo de carga por innavegabilidad-, el contenido de los B/Ls puede variar de línea a línea. Sin embargo, hoy en día hay muchas similitudes en el contenido de los B/Ls a nivel mundial, en parte gracias a la gran influencia que tienen cuerpos internacionales importantes tales como BIMCO²⁰ (Asariotis et al., 2000, p.32).

Adicionalmente, en Colombia se ha establecido que el B/L debe expedirse por lo menos en dos ejemplares²¹; esto según el artículo 1638 del Código de Comercio que afirma que:

ARTÍCULO 1638. <EXPEDICIÓN DE EJEMPLARES DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE>. El conocimiento se expedirá, por lo menos, en dos ejemplares: uno de éstos, firmado por el transportador, será negociable y se entregará al cargador. El otro ejemplar, firmado por el cargador o su representante, quedará en poder del transportador o de su representante. Este ejemplar no será negociable y así se indicará en él.

No obstante, es usual en el comercio internacional que se emita un set de tres originales: uno de ellos permanece en manos del capitán del buque y los otros dos se envían al embarcador o al destinatario de la mercancía, puesto que esto les permite utilizar uno u otro en caso de que algo vaya mal con alguno de ellos, o en caso de que se deba detener la mercancía aún en tránsito

²⁰ El Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO por sus siglas en inglés) es la asociación naviera internacional más grande del mundo.

²¹ Ha sido tendencia en el comercio marítimo internacional hacer la transición y reemplazar los conocimientos de embarque físicos por electrónicos. En los primeros convenios internacionales sobre esta materia, es decir, Reglas de la Haya, Haya-Visby y Reglas de Hamburgo realmente no existía la posibilidad de expedir los B/Ls de otra forma que no fuera física. Sin embargo, en las Reglas de Rotterdam de 2008 se introdujo el concepto de "documento electrónico de transporte negociable" -dentro de los cuales se encuentra el B/L electrónico-, con la finalidad de modernizar y armonizar el derecho marítimo, pero sobre todo de generar una mayor seguridad jurídica a los sujetos de la relación contractual (Chien-Jui, 2019). Así pues, en las Reglas de Rotterdam se define el "documento electrónico de transporte negociable" en los siguientes términos:

Por "documento electrónico de transporte negociable" se entenderá el documento electrónico de transporte:

a) Que indique, mediante expresiones como "a la orden" o "negociable", o mediante alguna otra fórmula apropiada a la que la ley aplicable al documento reconozca el mismo efecto, que las mercancías se han consignado a la orden del cargador o a la orden del destinatario, y que no indique expresamente que se trata de un documento "no negociable"; y

b) Cuyo empleo satisfaga los requisitos enunciados en el párrafo 1 del artículo 9.

(Colinvaux, 1982). Sobre el particular, es importante traer a colación la siguiente cita de Todd (1988):

Los conocimientos de embarque generalmente se emiten en conjuntos de tres "uno de los cuales se cumple, los otros quedan nulos". La razón de esto se originó en los primeros días del comercio internacional, cuando existía un riesgo significativo de pérdida de un documento; si se emitían tres y se enviaban por separado, existía una buena posibilidad de que al menos un conocimiento de embarque llegara al destinatario. Es una lástima, sin embargo, que la antigua práctica haya continuado hasta el día de hoy, ya que, obviamente, el riesgo de fraude puede ocurrir como resultado de ella. Por ejemplo, un destinatario que haya recibido los tres juegos puede realizar de manera fraudulenta tres subventas independientes de los mismos bienes. Cuando los conocimientos de embarque se emiten en juegos de tres, el transportador está protegido siempre que entregue con la presentación de un original. No necesita exigir la concurrencia de los tres, ni necesita tomar medidas adicionales para asegurarse de que el presentador del documento sea de hecho el propietario de la carga. Sin embargo, no debe entregar excepto contra la presentación de al menos un B/L original, y será responsable ante el verdadero propietario si hace la entrega a la persona equivocada. Después de todo, es precisamente porque el único poseedor de un conocimiento de embarque original puede exigir la entrega de la carga que el B/L es un documento de título. (p.6)²²

²² Cita original: Bills of Lading are usually issued in sets of three "one of which being accomplished, the others stand void". The reason for this originated in early days of international trade, when there was a significant risk of a document being lost; if three were issued and sent separately, there was a good chance that at least one bill of lading would reach the consignee. It is a pity, however, that the ancient practice has continued to the present day, as obviously risk of fraud can occur as a result of it. For example, a consignee having received all three sets may fraudulently enter into three separate sub-sales of the same goods. Where Bills of lading are issued in sets of three, the carrier is protected so long as he delivers against one original. He need not require tender of all three, nor need he take any further steps to ensure that the presenter of the document is in fact the owner of the cargo. He should not deliver except against production of at least one original bill, however, and will be liable to the true owner

Ligado a lo anterior está lo dispuesto por el artículo 1642 del estatuto mercantil, mediante el cual se establecen los derechos del tenedor del conocimiento de embarque.

ARTÍCULO 1642. <DERECHOS DEL TENEDOR DEL ORIGINAL DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE>. El tenedor en legal forma del original del conocimiento tendrá derecho a la entrega de las mercaderías transportadas. No obstante, el transportador o el capitán podrá aceptar "órdenes de entrega" parciales, suscritas por dicho tenedor.

Tales órdenes serán obligatorias en las relaciones entre el tenedor de la orden y el transportador o el capitán, cuando éstos hayan firmado su aceptación al dorso. Y en las relaciones entre el ordenador y el transportador o el capitán, serán igualmente obligatorias cuando éstos se hayan obligado para con aquél a aceptarlas o a cumplirlas. Pero en ambos casos, tanto el transportador como el capitán tendrán derecho a exigir que previamente se les presente el original negociable del conocimiento para anotar la respectiva entrega.

El conocimiento sólo podrá ser negociable por la parte restante, deducidas las órdenes parciales de entrega anotadas en él.

El transportador y el capitán tendrán derecho a que el tenedor del conocimiento les devuelva el ejemplar negociable, debidamente cancelado, una vez que las mercaderías hayan sido totalmente retiradas.

En el artículo anterior se desarrollan varios temas que deben precisarse a continuación. En primer lugar, se habla del "tenedor en legal forma" o legítimo tenedor del B/L que de acuerdo con el numeral 10(a) del artículo 1 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el

should he so deliver to the wrong person. After all, it is precisely because the only holder of an original bill of lading can demand delivery of the cargo that the bill is a document of title at all.

Contrato de transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo [Reglas de Rotterdam] (2008), las cuales aún no han entrado en vigor, será:

a) La persona que esté en posesión de un documento de transporte negociable; y, i) en caso de que el documento se haya emitido a la orden, esté identificada en dicho documento como el cargador o el destinatario, o como la persona a la que el documento haya sido debidamente endosado; o ii) en caso de que el documento sea un documento a la orden endosado en blanco o se haya emitido al portador, sea su portador.

De esta definición, y lo establecido en el artículo 1642 anteriormente citado, resulta obligatorio hablar de la negociabilidad de los B/Ls. Esto hace referencia a la posibilidad expresa de que el derecho que otorga el documento sea transferido por el firmante a alguien más; para que el B/L sea un documento transferible y negociable debe haberse establecido así en el contenido del mismo mediante cláusulas que contengan expresiones como "a la orden" o "negociable" o cualquier otra que la ley reconozca como apropiadas para aplicar el mismo efecto. En este sentido, es importante recalcar que una de las funciones de los B/Ls negociables es que son un documento de título. Esto, de acuerdo con Gard Services AS (2011), significa que el tenedor del B/L tiene derecho a la posesión -más no propiedad- de los bienes a que hace referencia el documento, porque la transferencia de dominio se hace en virtud del contrato de compraventa de mercancías y no del B/L como tal²³. El derecho mencionado está determinado por la tenencia legítima del documento, razón por la cual es un documento de título.

²³ El título en el contexto de los conocimientos de embarque significa el derecho a la posesión de las mercancías por parte del transportador. No significa derecho a la propiedad, el contrato de compraventa de mercancías por lo general determina esto. Si el derecho a la posesión de las mercancías del transportista está determinado por la posesión de un documento como un conocimiento de embarque, entonces ese documento es un documento de título. Por lo tanto, la persona que presenta un conocimiento de embarque original tiene derecho a la entrega de las mercancías en el lugar de destino (Gard, 2011).

En Colombia, el conocimiento de embarque ha sido reconocido expresamente por la ley como un título valor representativo de mercancías en el artículo 619²⁴ del Código de Comercio, por medio del cual se define qué son los títulos valores y qué tipos de títulos existen. Dicho artículo hace referencia tácita a los elementos de los títulos dentro de los cuales está: i) que es un documento necesario; ii) que incorpora un derecho; iii) la literalidad del título; iv) su autonomía; y, v) la legitimación para el ejercicio del derecho. A continuación, vamos a explicar estos elementos.

En primer lugar, los títulos valores son documentos necesarios, porque

Incorporan un derecho. La calidad documental es esencial para el nacimiento, conservación y disfrute del derecho incorporado y sin ella no es posible hacerlo efectivo, transmitirlo a un tercero o utilizarlo como garantía. Así las cosas, el documento no tiene una función probatoria sino de disposición por cuanto integra el instrumento que atribuye a su tenedor legítimo la posibilidad de disponer del contenido del mismo. (Marroquin, 2005, p.2-3)

Además, incorporan un derecho, y esto "se refiere a la materialización de un derecho intangible en el documento, por lo tanto, este elemento es el que da lugar a la unidad entre el derecho y el documento" (Ídem). En tercer lugar, la literalidad del título "constituye la delimitación en el alcance y contenido del derecho consignado en el título, lo anterior significa que el derecho incorporado y cualquier otro elemento accesorio a él son los que aparecen escritos en el documento" (Ídem).²⁵

Por otra parte, la autonomía de los títulos valores como elemento esencial consiste

²⁴ ARTÍCULO 619. <DEFINICIÓN Y CLASIFICACIÓN DE LOS TÍTULOS VALORES>. Los títulos-valores son documentos necesarios para legitimar el ejercicio del derecho literal y autónomo que en ellos se incorpora. Pueden ser de contenido crediticio, corporativos o de participación y de tradición o representativos de mercancías.

²⁵ ARTÍCULO 626. <OBLIGATORIEDAD DEL TENOR LITERAL DE UN TÍTULO-VALOR>. El suscriptor de un título quedará obligado conforme al tenor literal del mismo, a menos que firme con salvedades compatibles con su esencia.

En la independencia de las partes en su posición jurídica y en relación con los derechos transferidos en el proceso de circulación del título valor, lo cual implica que cada adquirente del título valor adquiere un derecho independiente al del tenedor anterior, y por lo tanto el derecho de cada uno de los suscriptores no se verá afectado por las excepciones personales que hubieran podido oponerse a las anteriores. (Ídem)

Finalmente, la legitimación para el ejercicio del derecho "es la facultad que tiene el tenedor del título valor siempre y cuando lo haya adquirido conforme a su ley de circulación, para ejercer o disponer del derecho incorporado en el documento" (Ídem).²⁶

Los elementos anteriormente descritos son fundamentales para entender la negociabilidad o circulación de los B/Ls dentro del comercio internacional y, por supuesto, en Colombia. Así pues, hay que referirnos al artículo 1636 del C.Com, que hace referencia a las modalidades en las que se podrá emitir el conocimiento de embarque, estableciendo que este podrá ser nominativo, a la orden o al portador y, dependiendo de la modalidad en la que se emita, cambiará la forma en la que puede transferirse. Así las cosas, serán nominativos cuando además del endoso se exija la inscripción del tenedor en el registro que lleva el creador del título²⁷; será a la orden cuando se expida a favor de una persona indeterminada y se agregue la cláusula "a la orden" o se exprese que es transferible por endoso o que es negociable²⁸; y, será

²⁶ ARTÍCULO 647. <DEFINICIÓN DE TENEDOR DE TÍTULO - VALOR>. Se considerará tenedor legítimo del título a quien lo posea conforme a su ley de circulación.

²⁷ ARTÍCULO 648. <CARACTERÍSTICAS DE LOS TÍTULOS NOMINATIVOS>. El título-valor será nominativo cuando en él o en la norma que rige su creación se exija la inscripción del tenedor en el registro que llevará el creador del título. Solo será reconocido como tenedor legítimo quien figure, a la vez, en el texto del documento y en el registro de éste.

La transferencia de un título nominativo por endoso dará derecho al adquirente para obtener la inscripción de que trata este artículo.

²⁸ ARTÍCULO 651. <CARACTERÍSTICAS DE LOS TÍTULOS A LA ORDEN>. Los títulos-valores expedidos a favor de determinada persona, en los cuales se agregue la cláusula "a la orden" o se exprese que son transferibles por endoso, o se diga que son negociables, o se indique su denominación específica de título-valor serán a la orden y se transmitirán por endoso y entrega del título, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 648.

al portador aquel título valor que se expida a favor de persona indeterminada y se pueda transferir por la sola entrega del mismo²⁹.

Por otra parte, se ha dicho que en las Reglas de La Haya y La Haya Visby se entiende que los conocimientos de embarque son meramente de naturaleza negociable y, en este sentido, aquel documento que no cuente con esa característica no podrá considerarse B/L, sino que deberá tener otro nombre, como carta de porte marítimo (seaway bill) o carta de porte (waybill). Adicionalmente, cuando el B/L no es negociable pierde su función como documento de título y, por lo tanto, no podrá ser usado en el marco del contrato de transporte de mercancías por mar bajo conocimiento de embarque de acuerdo con lo establecido en algunos convenios internacionales, entre ellos, el Protocolo de Bruselas [Reglas de la Haya-Visby] (1968). Sobre esto, hace referencia López (1992):

Si el documento no posee esta naturaleza, no es un conocimiento de embarque, ni comercialmente ni bajo las Reglas de La Haya Visby. Dicho documento puede denominarse "carta de porte marítimo" o simplemente "carta de porte". Si un documento, denominado "conocimiento de embarque" se marca como "no negociable", inmediatamente pierde su función como documento de título y se convierte en equivalente a una carta de porte. Las Reglas de La Haya-Visby no aplican transporte comercial bajo tales documentos. (p.232)³⁰

Sobre lo anterior, las Reglas de Rotterdam (2008) en su artículo de definiciones zanján un poco esta discusión al establecer que -para los efectos de este convenio- se entenderá que

²⁹ ARTÍCULO 668. <DEFINICIÓN DE TÍTULOS AL PORTADOR - TRADICIÓN DE TÍTULOS AL PORTADOR>. Son títulos al portador los que no se expidan a favor de persona determinada, aunque no incluyan la cláusula "al portador", y los que contengan dicha cláusula.

La simple exhibición del título legitimará al portador y su tradición se producirá por la sola entrega.

³⁰ Cita original: If the document does not possess this nature, it is not a bill of lading, neither commercially nor under the Hague Visby Rules. Such a document may be called a "Sea Waybill" or simply a "waybill". If a document, named as "bill of Lading" is marked "non-negotiable" it immediately loses its function as a document of title and becomes equivalent to a waybill. The Hague -Visby Rules do not apply commercial carriage under such documents.

existen documentos de transporte negociables (definidos anteriormente) y no negociables, pero no hace referencia alguna al B/L, lo que indica que, para efectos de este convenio, el transporte marítimo de mercancías podrá hacerse bajo cualquier modalidad de documento que cumpla con las características allí descritas.

Ahora bien, el conocimiento de embarque cumple con tres funciones fundamentales, de acuerdo con la doctrina y costumbre internacional. Al respecto, Hardy Ivamy (1989) ha dicho que

Estos sirven como 1) documentos de título de la mercancía, una vez ha sido enviada; 2) un recibo de las mercancías entregadas al armador o al transportador; y 3) evidencia del contrato celebrado entre el embarcador y el armador. (p. 1)³¹

Corresponde, entonces, hablar de la función de recibo de la mercancía, puesto que ya se ha hecho referencia a la función del B/L como documento de título y a que el B/L es una prueba del contrato de transporte, más no constituye el contrato en sí.

Al respecto, se ha dicho que el conocimiento de embarque "será normalmente una prueba de cuándo se recibieron las mercancías y su estado en el momento de la recepción en términos de marcas distintivas (para identificar las mercancías), orden aparente y condición, y número, cantidad o peso" (Gard Services AS, 2011)³².

Hay que recordar que esta función del conocimiento de embarque se relaciona con su origen, puesto que

Se originó como un "registro" (o "conocimiento") de "carga/embarque".

Ese era su propósito original: ser un recibo por parte del transportador,

³¹ Cita original: These serve as (1) documents of title to the goods, once they are shipped; (2) a receipt for the goods delivered to the shipowner or carrier; and (3) evidence of the contract which has been entered into between the shipper of the goods and the shipowner.

³² Cita original: The bill of lading will normally be evidence of when the goods were received and their status on receipt in terms of marks (to identify the goods), apparent order and condition and number, quantity or weight.

de la misma manera en la que un visitante de un lugar puede guardar su abrigo en el "armario" y obtener un "boleto de vestuario" (López, 1992, p.229)³³.

Finalmente, y para cerrar este capítulo, nos parece importante resaltar nuevamente que, gracias a la autonomía de la voluntad privada, es usual que cada naviera de línea regular emplee sus propias formas de B/L. En este sentido, las grandes líneas navieras como Evergreen Marine Corp, MAERSK, CMA CGM, Hamburg Sud, entre otras, por lo general desarrollen sus propios conocimientos de embarque y las líneas más pequeñas usualmente se acogen a los B/Ls establecidos por estas. Así pues, queremos dejarles unos ejemplos de B/L que nos parecen ilustrativos de lo que anteriormente se ha explicado.³⁴

CAPÍTULO 2: LA BASE DE LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR MARÍTIMO DE CARGA.

Desde sus inicios, el derecho ha considerado que la persona que cause un daño a otra deberá reparar ese daño. Así surge el principio de *Neminem Laedere*³⁵ que rige la responsabilidad civil aun hoy en día. Este principio ha marcado la evolución que ha tenido la responsabilidad civil a lo largo de los años, por lo que se ha vuelto fundamental en el desarrollo de esta materia. De hecho, la responsabilidad civil ha sido definida y ampliamente desarrollada por diferentes doctrinantes a lo largo del tiempo; entre ellos, Solarte (2016) se ha pronunciado sobre el tema y ha establecido que:

³³ Cita original: The bill of lading originated as a "record" (or "bill") of "loading". That was its original purpose: to be a receipt by the carrier, in a similar way that a visitor to a place may keep his cloak in the "cloak-room" and obtain a "cloak-room ticket".

³⁴ Para ver los ejemplos de conocimiento de embarque, remitirse a los anexos del presente trabajo.

³⁵ Del latín no causar daño a nadie.

Cuando un sujeto de derecho, con sus acciones u omisiones, causa injustamente un daño a otro, y existe, además, un factor o criterio de atribución, subjetivo u objetivo, que permita trasladar dicho resultado dañoso a quien lo ha generado - o a aquel que por éste deba responder-, surge un deber de prestación a su cargo y un crédito en favor de la víctima, que se concreta en la reparación del daño inferido, esto es, en realizar lo necesario -in natura o por equivalente pecuniario- para que quien ha sufrido el señalado detrimento quede en una situación similar a la que tendría si el hecho ilícito no se hubiera presentado, es decir, para que se le repare integralmente el daño que ha padecido (p. 395).

Lo anterior, entonces, supone que la responsabilidad civil proviene de un sistema indemnizatorio que pretende dejar a la víctima de un daño en la posición en la que estaría de no haber sido afectada por el hecho ilícito. Así pues, en Colombia, se debe responder civilmente en virtud del artículo 2341 del Código Civil (Código Civil [C.C], 1873) que, aun cuando se refiere a la responsabilidad civil extracontractual, establece el fundamento de esta en general dentro del ordenamiento; es decir que existe una norma que indica que causar un daño a otro se traduce en una obligación de reparar aquel daño. En este sentido, el artículo mencionado establece que:

ARTICULO 2341. <RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL>. El que ha cometido un delito o culpa, que ha inferido daño a otro, es obligado a la indemnización, sin perjuicio de la pena principal que la ley imponga por la culpa o el delito cometido.

Sin embargo, es necesario recordar que:

En el ordenamiento jurídico colombiano es clara la existencia de una concepción dualista de la responsabilidad civil, por lo que no se puede confundir el tratamiento de una y otra responsabilidad, las cuales están reguladas de

manera autónoma e independiente en capítulos distintos del Código Civil, se originan en causas o fuentes diversas y sus prescripciones en materia de reparación no son coincidentes (Corte Constitucional (Luis Ernesto Vargas Silva, M.P.), 2010).

Así las cosas, la responsabilidad civil extracontractual que, por un lado, está contemplada en los artículos 2341 a 2360 del Código Civil y que surge de la ley, consiste en la necesidad de indemnizar los daños causados a la persona o propiedad de otro como consecuencia de una conducta imputable.

La responsabilidad civil contractual, por el otro lado, se encuentra regulada por los artículos 1602 a 1607 del Código Civil, y surge del primero que dice que “todo contrato legalmente celebrado es una ley para los contratantes, y no puede ser invalidado sino por su consentimiento mutuo o por causas legales”. De lo que se concluye que la responsabilidad civil contractual es aquella que surge como consecuencia del incumplimiento de un deber u obligación derivado de un contrato o de un vínculo jurídico previo.

Volviendo sobre el capítulo anterior, siendo que el transportador y el embarcador celebran un contrato en virtud del cual se transportan las mercancías, los daños que se causen a la carga en el marco de esa relación contractual y durante la ejecución de las obligaciones que se consignan en el mismo, deberán ser indemnizados bajo los preceptos de la responsabilidad civil contractual. Procede entonces concentrarnos en esta y mencionar los elementos de la misma.

El primer elemento que compone la responsabilidad civil contractual es el hecho ilícito. Este, en concreto, se deriva del incumplimiento de la obligación contractual, que en el caso específico del contrato de transporte marítimo de carga bajo conocimiento de embarque es una

obligación de resultado³⁶ y consiste, principalmente, en transportar la carga de un puerto a otro. Esto se encuentra estipulado en varios artículos del C.Com. En primer lugar, el artículo 982, que se encuentra dentro del título que hace referencia al contrato de transporte en general, establece las obligaciones del transportador, en los siguientes términos:

ARTÍCULO 982. <OBLIGACIONES DEL TRANSPORTADOR>. El transportador estará obligado, dentro del término por el modo de transporte y la clase de vehículos previstos en el contrato y, en defecto de estipulación, conforme a los horarios, itinerarios y demás normas contenidas en los reglamentos oficiales, en un término prudencial y por una vía razonablemente directa:

- 1) En el transporte de cosas a recibirlas, conducir las y entregarlas en el estado en que las reciba, las cuales se presumen en buen estado, salvo constancia en contrario, y
- 2) En el transporte de personas a conducir las sanas y salvas al lugar de destino.

Por otra parte, en el artículo 1600 de esta misma legislación, que se encuentra dentro del capítulo especial del transporte de cosas por mar, se establecen las obligaciones especiales del transportador; en este sentido, el artículo estipula lo siguiente:

ARTÍCULO 1600. <OBLIGACIONES ESPECIALES DEL TRANSPORTADOR>. El transportador estará especialmente obligado a:

- 1) Limpiar y poner en estado adecuado para recibir la carga, las bodegas, cámaras de enfriamiento y frigoríficos y demás lugares de la nave en que se carguen las cosas;

³⁶ Son aquellas obligaciones en las que el deudor se compromete con el acreedor al cumplimiento de un determinado objetivo. En este sentido, no basta con que el deudor actúe con diligencia y pericia, sino que deberá asegurar la consecución del resultado esperado. Sobre estas obligaciones, Rozo Sordini (1999) ha dicho:

En aquellas obligaciones, en efecto, no es debida una específica actividad instrumental, sino que el deudor debe de todas maneras utilizar la diligencia necesaria para realizar el resultado previsto, y más generalmente para evitar el incumplimiento (p.140).

- 2) Proceder, en el tiempo estipulado o en el usual y de manera apropiada y cuidadosa, al cargue, estiba, conservación, transporte, custodia y descargue de las cosas transportadas, y
- 3) Entregar al remitente, después de recibir a bordo las cosas, un documento o recibo firmado por el transportador o por su agente en el puerto de cargue, o por el capitán de la nave, que llevará constancia de haber sido cargadas dichas cosas, con las especificaciones de que tratan los ordinales 2o. a 7o. del artículo siguiente.

Igualmente, hay que tener en cuenta el artículo 1008 del C.Com -mencionado anteriormente- que habla sobre las partes del contrato de transporte y que establece que el transportador se obliga a recibir, conducir y entregar las cosas objeto del contrato.

Ahora bien, de esta obligación principal de transporte se derivan dos obligaciones que cabe mencionar por su importancia para el tema en mención: la obligación de custodia de la mercancía y el deber de entrega de esta. La primera, hace referencia a la obligación del transportador de mantener la carga en el estado en que fue recibida y, en ese sentido, hacer todo lo que estuviere en su capacidad para que esta no sufra detrimentos por su negligencia o impericia, desde su embarque hasta su entrega o durante el periodo de tiempo que haya sido pactado en el contrato (Williams, 2013). En segundo lugar, la obligación de entrega que surge a cargo del transportador implica que, una vez realizado el traslado de la mercancía que le ha sido encomendada, este debe asegurarse de que el destinatario obtenga la posesión de dichas mercancías (Ídem). Como fue dicho en el capítulo anterior, bajo el contrato objeto de este trabajo, el transportador deberá entregar la mercancía a aquel que entregue un conocimiento de embarque original, dejando nulos los otros del set emitidos por el transportador. Es importante resaltar, sin embargo, que aun cuando la entrega está a cargo del transportador, puede no ser él mismo el encargado del cargue y descargue de la mercancía hacia o desde su barco, por pacto

expreso entre las partes. Es más, Jiménez Valderrama (2015) ha sido claro al decir que "la descarga como operación instrumental puede o no ser realizada por el mismo porteador, e incluso, por pacto expreso, puede corresponder al destinatario o al consignatario de la mercancía" (p. 527).

Siendo así, una falta en estas obligaciones constituye un hecho ilícito y, por lo tanto, se configuraría el primer elemento de la responsabilidad civil contractual.

El segundo elemento por explicar es el daño, que consiste, para el caso que corresponde, en el detrimento patrimonial que sufre el embarcador de las mercancías cuando el transportador incumple una o más obligaciones estipuladas en el contrato. En particular, la carga puede sufrir tres tipos de daños, que han sido reiterados en los convenios internacionales sobre la materia, y que son incluso unánimes para la doctrina, a pesar de no existir uniformidad en cuanto a la responsabilidad del transportador marítimo de carga en términos generales. Sobre esto, Cusman-Barriga (2016) afirma que:

[...] Es necesario resaltar esta unanimidad existente entre en las distintas reglas internacionales y la doctrina mayoritaria que, a pesar de las diferencias que presentan, han afirmado que para que exista la responsabilidad del porteador en el marco de un contrato de transporte marítimo de mercancías deberá haberse provocado un daño en las mercancías, daño que podrá concretarse mediante la avería, pérdida o retraso de los bienes objetos del transporte, siendo estos los supuestos generales de responsabilidad (p.101).

Finalmente, para que se configure la responsabilidad civil debe haber un nexo causal entre el hecho ilícito y el daño, es decir, que este último debe ser una consecuencia inmediata del primero. El nexo causal ha sido ampliamente definido y discutido por la doctrina y la jurisprudencia nacional e internacional, sin embargo, en la Sentencia CS-2348 de 2021 la Corte Suprema de Justicia lo definió como "el razonamiento por medio del cual se atribuye un

resultado dañoso a un agente a partir de un marco de sentido jurídico". Para el caso en particular, como la responsabilidad del transportador se deriva de un incumplimiento de las obligaciones contractuales, este deberá generar un detrimento patrimonial -daño-, para que exista el nexo causal y, por ende, se configuren los tres elementos de la responsabilidad civil.

Habiendo dejado claros los elementos de la responsabilidad civil en el contrato de transporte de carga por mar bajo conocimiento de embarque, resulta pertinente hacer referencia expresa al régimen de responsabilidad consagrado en cada uno de los convenios internacionales a los que se ha hecho referencia anteriormente. El convenio de Bruselas en el artículo 3 indica que:

1. El transportador estará obligado, antes y al comienzo del viaje, a ejercer una diligencia razonable para:
 - a) Poner el buque en condiciones de navegabilidad
 - b) Dotar de tripulación, equipar y abastecer al buque adecuadamente;
 - c) Preparar y poner en buen estado las bodegas, las cámaras frías y frigoríficas, y todos los demás lugares del buque en las que se transportan mercancías, en forma satisfactoria y segura para su recepción, transporte y conservación.
2. Sujeto a las disposiciones del artículo 4 o, el transportador procederá de manera apropiada y cuidadosa a la carga, manipulación, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de las mercancías transportadas
3. Después de haber recibido y tomado a su cargo las mercancías, el transportador, o el capitán o el agente del transportador deberá, a pedido del cargador, expedir al cargador un Conocimiento de Embarque
[...]
8. Cualquier cláusula, convenio o acuerdo en un contrato de transporte que libere al transportador o al buque de responsabilidad por pérdida o daño a, o en

conexión con, las mercancías, que provengan de negligencia, falta o incumplimiento a los deberes u obligaciones establecidos en este artículo, o que atenúen esa responsabilidad en otra forma que no sea la determinada en estas reglas, será nula y sin valor e ineficaz. Igualmente, será nula toda cláusula que ceda al transportador el beneficio del seguro o cualquier similar, la que será considerada como una cláusula que libera al transportista de su responsabilidad.

Así las cosas, el artículo citado es claro en establecer las obligaciones del transportador de carga, incluyendo las descritas anteriormente, referentes a la custodia y entrega de la mercancía a su cargo. Es importante, además, resaltar el numeral 8 que establece que cualquier cláusula que atenúe la responsabilidad del transportador en virtud del convenio, será considerada nula. Esto, como ha sido dicho varias veces a lo largo del escrito, es un avance en la legislación que busca la protección de los cargadores, después de que los transportadores buscaran eliminar su responsabilidad en sus labores de transporte.

Por otra parte, en las Reglas de Hamburgo, se establece el fundamento de la responsabilidad del transportador en el artículo 5, en los siguientes términos:

El porteador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en el sentido del artículo 4, a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias [...].

En este respecto, es posible afirmar que, según lo establecido en los convenios internacionales y la legislación nacional, cuando el transportador incumple un contrato de transporte de mercancías por mar bajo conocimiento de embarque, este deberá indemnizar y

reparar al cargador por los daños sufridos de acuerdo con los términos del contrato y las normas aplicables al mismo (Tetley, 1988).

Finalmente, es preciso mencionar que se han establecido algunos eximentes de responsabilidad, los cuales podrán ser invocados por el transportador para evadir la obligación de reparar al cargador una vez generado el daño. Usualmente, estos eximentes hacen referencia a temas náuticos, caso fortuito y fuerza mayor. En este sentido, el C.Com establece los casos específicos que exoneran de responsabilidad al transportador en el artículo 1609 y afirma que:

ARTÍCULO 1609. <EXONERACIÓN DE RESPONSABILIDAD POR PÉRDIDAS O DAÑOS - CASOS>. El transportador estará exonerado de responsabilidad por pérdidas o daños que provengan:

- 1) De culpas náuticas del capitán, del práctico o del personal destinado por el transportador a la navegación. Esta excepción no será procedente cuando el daño provenga de una culpa lucrativa; pero en este caso sólo responderá el transportador hasta concurrencia del beneficio recibido;
- 2) De incendio, a menos que se pruebe culpa del transportador;
- 3) De peligros, daños o accidentes de mar o de otras aguas navegables;
- 4) De fuerza mayor, como hechos de guerra o de enemigos públicos, detención o embargo por gobierno o autoridades, motines o perturbaciones civiles, salvamento o tentativa de salvamento de vidas o bienes en el mar;
- 5) De restricción de cuarentena, huelgas, "lock-outs", paros o trabas impuestas, total o parcialmente al trabajo, por cualquier causa que sea;
- 6) De disminución de volumen o peso, y de cualquier otra pérdida o daño, resultantes de la naturaleza especial de la cosa, o de vicio propio de esta, o de cualquier vicio oculto de la nave que escape a una razonable diligencia, y
- 7) De embalaje insuficiente o deficiencia o imperfecciones de las marcas.

PARÁGRAFO. Las excepciones anteriores no serán procedentes cuando se pruebe culpa anterior del transportador o de su agente marítimo, o que el hecho perjudicial es imputable al transportador o a su representante marítimo.

La legislación colombiana no es la única que se ha referido a esto. De hecho, los convenios internacionales a los que se ha hecho referencia anteriormente también establecen las causales por las que el transportador puede eximirse de responsabilidad. De esta forma, el numeral 2 del artículo 4 de las Reglas de la Haya establece diecisiete causales que eximen de responsabilidad tanto al transportador como al buque en caso de que el cargador sufra un detrimento por daño o pérdida de la carga:

2. Ni el transportador ni el buque serán responsables por pérdida o daño que surjan o resulten de:

- a) Los actos, negligencia o falta del capitán, marinero, práctico o los empleados del transportador, en la navegación o en el manejo del buque;
- b) Un incendio, a menos que sea causado por hecho o falta del transportador;
- c) Peligro, riesgos o accidentes de mar o de otras aguas navegables;
- d) Actos fortuitos;
- e) Hechos de guerra;
- f) Actos de enemigos públicos;
- g) Arresto o coacción por soberano, autoridades o pueblo, o embargo judicial;
- h) Restricción de cuarentena;
- i) Acto u omisión del cargador o propietario de las mercancías, de su agente o representante;
- j) Huelgas o lock outs, o de paros o trabas puestas al trabajo, provenientes de cualquier causa que sea, parcial o general;
- k) Motines o tumultos civiles;

- l) Salvamento o tentativa de salvamento de vidas o de bienes en el mar;
- m) Disminución en volumen o peso o cualquier otra pérdida o daño originadas de un defecto inherente, naturaleza especial o vicio propio de la mercancía;
- n) Insuficiencia de embalaje;
- o) Insuficiencia o imperfección de las marcas;
- p) Defectos latentes no descubiertos por el ejercicio de una diligencia razón;
- q) Cualquier otra causa que no provenga de un acto o de culpa del transportador o de un acto o de culpa de los agentes o empleados del transportador, pero la carga de la prueba recaerá sobre la persona que reclame el beneficio de esta excepción, quien deberá comprobar que ni la culpa personal ni el acto del transportador ni la culpa personal ni el acto del transportador han contribuido a la pérdida o al daño.

Ahora bien, en las Reglas de Hamburgo el único cambio sustancial en este tema frente a lo establecido en La Haya/Haya Visby es el traslado de algunos riesgos que debían ser asumidos por el cargador y que pasan a estar a cargo del transportador. De acuerdo con Pejovés (2019):

Entre los riesgos señalados, los más resaltantes tienen que ver con la supresión de la exoneración de responsabilidad en caso de culpas náuticas, y con la modificación de la fórmula de exoneración en caso de incendio, mediante la inversión de la carga de la prueba en cabeza del demandante.

Por su parte, el numeral 3 del artículo 17 de las Reglas de Rotterdam -que son del 2008, establece quince eximentes de responsabilidad, en los siguientes términos:

3. El porteador quedará asimismo total o parcialmente exonerado de la responsabilidad establecida en el párrafo 1 del presente artículo si, en vez de probar que está exento de culpa en los términos previstos en el párrafo 2 del

presente artículo, prueba que uno o más de los siguientes hechos o circunstancias causó o contribuyó a causar la pérdida, el daño o el retraso:

- a) Fuerza mayor;
- b) Riesgos, peligros y accidentes del mar o de otras aguas navegables;
- c) Guerra, hostilidades, conflicto armado, piratería, terrorismo, motines y tumultos;
- d) Restricciones por cuarentena; injerencia o impedimentos imputables a autoridades públicas o gubernamentales, a dirigentes o a pueblos, incluida toda medida de detención, embargo o incautación no imputable al porteador ni a ninguna de las personas mencionadas en el artículo 18;
- e) Huelgas, cierre patronal, interrupción del trabajo o reducción intencional del ritmo laboral;
- f) Incendio a bordo del buque;
- g) Vicios ocultos que no puedan descubrirse obrando con la debida diligencia;
- h) Acto u omisión del cargador, del cargador documentario, de la parte controladora o de cualquier otra persona por cuyos actos sea responsable el cargador o el cargador documentario conforme a los artículos 33 o 34;
- i) Carga, manipulación, estiba o descarga de las mercancías efectuada con arreglo a un pacto concluido conforme a lo previsto en el párrafo 2 del artículo 13, salvo que el porteador o una parte ejecutante sea quien ejecute dicha tarea en nombre del cargador, del cargador documentario o del destinatario;
- j) Pérdida de volumen o de peso, o cualquier otra pérdida o daño que sea imputable a la naturaleza o a un defecto, cualidad o vicio propio de las mercancías;

- k) Insuficiencia o deficiencias del embalaje o del marcado de las mercancías, siempre y cuando no hayan sido efectuados por el porteador o en su nombre;
- l) Salvamento o tentativa de salvamento de vidas en el mar;
- m) Medidas razonables para salvar o intentar salvar bienes en el mar;
- n) Medidas razonables para evitar o tratar de evitar daños al medio ambiente; u
- o) Actos del porteador en el ejercicio de las facultades conferidas por los artículos 15 y 16.

La importancia de las causales de exclusión de responsabilidad del transportador se deriva de la presunción de responsabilidad que hay en cabeza del transportador una vez se ha presentado un reclamo de carga. Cuando el cargador, o en su defecto quien esté legitimado para presentar un reclamo de carga, lo hace, debe probar los elementos de la responsabilidad mencionados anteriormente, es decir, un hecho ilícito, un daño y un nexo causal. Pero, una vez lo ha hecho, la carga de la prueba cambia y le corresponde al transportador probar que el daño que se está reclamando no es su responsabilidad, en virtud de algún eximente de los mencionados (Katsivela, 2010). Si no logra hacerlo, deberá responder bajo los términos descritos en el contrato o bajo el convenio correspondiente para cada caso.

De conformidad con lo anterior, es claro que la responsabilidad del transportador marítimo de carga bajo el contrato de transporte de cosas por mar que se rige por el conocimiento de embarque es de naturaleza civil y contractual. En ese sentido, el cargador debe constatar la existencia de los tres elementos descritos para poder hacer un reclamo de carga, por medio del cual se busca la reparación monetaria por la pérdida, daño o demora de la carga, en los términos que correspondan, de acuerdo con el contrato y las normas internacionales aplicables para cada caso. El transportador podrá entonces, una vez presentado el reclamo en su contra, eximirse de responsabilidad argumentando alguna de las causales establecidas taxativamente en la ley y descritas anteriormente.

No obstante, es importante resaltar que la comunidad internacional también ha tenido que ponerse de acuerdo en cuanto a los límites indemnizatorios del transportador marítimo de carga cuando este resulte responsable por el detrimento causado al cargador. Este tema se desarrollará a continuación.

CAPÍTULO 3: LOS LÍMITES INDEMNIZATORIOS EN LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR MARÍTIMO DE CARGA³⁷

De los capítulos anteriores queda claro que es regla general del derecho de la responsabilidad civil que aquel que cause un daño a otro deberá resarcir ese daño en su totalidad. Sin embargo, es una posibilidad del transporte marítimo que -por ley- el transportador pueda limitar su responsabilidad en ciertas circunstancias a sumas que son inferiores al valor del daño, aun en casos en que este se haya causado por su negligencia. Sobre esto, Williams (2013) ha dicho lo siguiente:

[...] ha sido una característica única del derecho internacional del transporte, ya sea por mar, aire, ferrocarril o carretera, durante un tiempo considerable que el transportador tiene derecho, en determinadas circunstancias, a limitar su responsabilidad a una suma inferior a la pérdida sufrida, incluso si esa pérdida ha sido causada por negligencia del transportador. Este principio se denomina limitación de la responsabilidad (p. 417).³⁸

A pesar de lo anterior, no se puede negar que al hacerlo se ha limitado el principio de reparación integral que rige la responsabilidad civil. Dicho principio establece que aquel que

³⁷ Al respecto, vale aclarar de entrada que existe la convención de limitación por tonelaje la cual establece un siguiente nivel de limitación a la responsabilidad del transportador marítimo de carga bajo conocimiento de embarque y que no será objeto del presente trabajo.

³⁸ Cita original: [...] it has been a unique feature of international transportation law whether by sea, air, rail or road for a considerable time that the transporter is entitled in certain circumstances to limit his liability to a sum which is less than the loss suffered even if that loss has been caused by the transporter's negligence. This principle is called the limitation of liability.

ha sufrido un daño debe ser reparado de tal manera que quede en las mismas condiciones en las que se encontraba antes de sufrirlo. No obstante, este principio no puede ser entendido de manera absoluta, puesto que hay múltiples excepciones por medio de las cuales se limita el mismo y que pueden surgir de la ley directamente o por convenio de las partes -entre otras-, por diversas razones. Así las cosas, Domínguez Águila (2010) se ha referido a este tema en particular estableciendo que:

El principio de reparación integral no es regla que quede fuera del ámbito dispositivo de los interesados. No se trata de un criterio no disponible. Es protector de los derechos de la víctima lesionada, pero nada impide que, dentro de ciertos criterios, puedan introducirse límites convencionales al mentado principio [...]. Es lo mismo que ocurre con las llamadas cláusulas limitativas de la reparación, en las que las partes fijan convencionalmente un límite al monto de la indemnización que deberá el deudor en caso de incumplimiento o retardo en el cumplimiento. Allí, para favorecer la celebración del contrato, las partes hacen abstracción del principio de reparación integral para determinar los límites a que se obliga el deudor (p.25).

Se entiende entonces que, para facilitar la celebración del contrato de transporte marítimo, las partes se ponen de acuerdo en someterse a los límites que se han establecido convencionalmente -en los tratados internacionales de los cuales tratará más adelante este capítulo- o deben acatar lo que ha sido dispuesto en la Ley. Ahora bien, sobre la razón de ser de esta limitación al principio de reparación integral, el mismo autor mencionado ha dicho que surge por razones económicas y con la finalidad de proteger a los transportadores, ya que de no establecerse estos límites es posible que la actividad económica desaparezca o se vuelva excesivamente onerosa. No obstante, debe tenerse en cuenta que, si el valor de la carga fue

declarado, el transportador debe responder por la totalidad de este y, por lo tanto, los límites aplicarán únicamente en aquellos casos en que el valor de la carga no sea declarado³⁹.

En la ley colombiana, se pueden encontrar tanto limitaciones convencionales como legales a este principio, en materia de responsabilidad del transportador marítimo de carga, y ambas están contenidas en el artículo 1644 del Código de Comercio. De esta manera, el artículo establece que:

ARTÍCULO 1644. <INDETERMINACIÓN DEL VALOR DE LAS MERCANCÍAS EN LA DECLARACIÓN - RESPONSABILIDAD>. Cuando en la declaración inserta en el conocimiento no haya determinado el cargador el valor de las mercaderías, pero sí su naturaleza, y el transportador, su agente marítimo o el capitán del buque no hubieren formulado la oportuna reserva sobre dicha declaración, se atenderá el transportador para la indemnización al precio de dichas mercaderías en el puerto de embarque. Pero en este caso podrá pactar un límite máximo a su responsabilidad.

Por lo tanto, es claro que el artículo del C.Com determina que el límite en caso de que no se haya declarado el valor será el precio de las mercancías en el puerto de embarque, lo que constituye el límite legal de la indemnización. No obstante, el artículo concede además un permiso expreso a las partes para que pacten un límite diferente de aquel que ha sido consagrado por el legislador. Si bien el artículo es claro, el pacto de límites indemnizatorios ha generado controversia dentro del ordenamiento jurídico colombiano y ha sido necesaria la intervención de la jurisprudencia para zanjar esta discusión.

³⁹ "Son también consideraciones económicas las que mandan que legalmente se establezcan indemnizaciones limitadas a sumas fijas o a baremos establecidos por ley. Ello ocurre en dos situaciones: cuando la actividad por su naturaleza puede generar daños de tal envergadura que su reparación total se hace imposible, so pena de hacer desaparecer la actividad económica del responsable y cuando la indemnización está hecha por un fondo común o un seguro" (Domínguez Águila, 2010, p.14).

Ahora bien, como ya se ha mencionado repetidas veces en el presente trabajo, los límites indemnizatorios han surgido de una necesidad de protección a la relación contractual entre el cargador y el transportador. De tal forma, se ha establecido que en el caso en el que se presente una pérdida, daño o demora de la carga que ha sido pactada en el contrato, por culpa del transportador, este deberá responder de acuerdo con los límites que se han establecido, siempre y cuando no se haya declarado el valor de la carga.

En este sentido, surgieron en primer lugar las Reglas de La Haya en 1924 como una respuesta a las necesidades de la época, pues previo a este convenio los transportadores se regían únicamente bajo el principio de la autonomía de la voluntad privada y, por lo tanto, podía pactarse cualquier eximente de responsabilidad y esto generaba una desigualdad contractual entre las partes de la relación (Asariotis et al., 2000). A partir de este primer convenio se establece una lista de eximentes de responsabilidad que favorece al cargador y un tope máximo de responsabilidad al que puede ser sometido el transportador en caso de incumplimiento del contrato, que favorece a dicha parte.

En la actualidad, existen tres convenios vigentes que regulan esta materia -los cuales han sido mencionados en este trabajo-: Reglas de La Haya, Reglas de La Haya Visby y Reglas de Hamburgo. Sin embargo, en el 2008, la Organización de las Naciones Unidas pretendió unificar y reemplazar las normas anteriores con la creación de las Reglas de Rotterdam, las cuales están en mora de entrar en vigencia, debido a que se requiere la ratificación de al menos veinte países para que esto suceda.

Es importante resaltar sobre estos convenios que, con el paso del tiempo la relación contractual y su regulación han ido evolucionando; así las cosas, entre los convenios puede observarse una inclinación hacia la protección de una u otra parte, marcado por el monto del límite indemnizatorio y la cantidad de eximentes de responsabilidad que se pueden alegar. Esta evolución se debe principalmente al crecimiento que ha tenido el comercio marítimo

internacional y los cambios que esto ha traído consigo. Sobre esto, Katsivela (2010), menciona que:

El continuo crecimiento del transporte marítimo de mercancías en todo el mundo ha ido acompañado de un esfuerzo internacional para modernizar, actualizar y uniformar los regímenes de responsabilidad de los transportadores marítimos existentes contenidos en las Reglas de La Haya, La Haya/Visby y Hamburgo. Tal esfuerzo se refleja en la adopción del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo (p.415).⁴⁰

Por otra parte, tal y como se ha mencionado anteriormente, en Colombia no ha sido acogido ninguno de los convenios internacionales citados. Por lo tanto, ha surgido entre los doctrinantes la discusión sobre si el artículo del Código de Comercio llamado a regular los límites indemnizatorios es el artículo 1031 -que hace referencia al transporte terrestre de mercancías- o los artículos 1643 y 1644 -incluidos en el Capítulo V de este cuerpo normativo-. Discusión que -tal y como se mencionó anteriormente- tuvo que ser zanjada por la jurisprudencia y que será desarrollada cabalmente en el numeral 3.4 del presente capítulo.

De acuerdo con lo anterior, se procederá a presentar la regulación que tiene cada convenio de manera individual y, posteriormente, lo que ha sido establecido en Colombia.

3.1. REGLAS DE LA HAYA Y LA HAYA-VISBY.

El convenio de Bruselas, mejor conocido como las Reglas de La Haya, surgió como el primer esfuerzo de la comunidad internacional por unificar las reglas que regían el transporte

⁴⁰ Cita original: The continuing growth of ocean carriage of goods worldwide has been coupled with an international effort to modernize, update and render uniform the existing ocean carrier liability regimes contained in the Hague, the Hague/ Visby, and the Hamburg Rules. Such an effort is reflected in the adoption of the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (commonly known as the Rotterdam Rules).

marítimo. En este sentido, desde 1921 cargadores y transportadores -y otras partes interesadas- empezaron a reunirse para proponer diferentes alternativas que podrían llegar a ser útiles en materia de regulación y que fueran aplicables universalmente. Así las cosas, el "Maritime Law Committee" de la Asociación de Derecho Internacional convocó a las partes a diversas reuniones para realizar un primer borrador de lo que sería el convenio. Posteriormente, se llevó a cabo una asamblea, en La Haya, en septiembre de 1921, para acordar y redactar lo que se conoce como las Reglas de La Haya. Finalmente, en 1924, en Bruselas, se suscribió el texto final del convenio, el cual pretende la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque, y que son las primeras condiciones estándar que se acordaron internacionalmente para aplicar a los contratos de transporte marítimo de carga bajo conocimiento de embarque (James, 1926).

Dentro de los diferentes temas que se pretendía regular con estas normas, se encontraba la responsabilidad del transportador marítimo de carga en los casos de pérdida o daño de la mercancía. Esto, debido a que era necesario abordar esta materia por los diversos conflictos que se venían presentando entre transportadores y cargadores por no haber un régimen unificado que estableciera los eximentes de responsabilidad que podía alegar el transportador y los montos que debía resarcir en caso de daños que pudieran ser atribuidos a sus actos u omisiones. En ese sentido, se buscaba la seguridad jurídica y la protección de los intereses de los cargadores -por medio de la definición de los eximentes que podían alegar los transportadores- y de los transportadores -por medio del establecimiento de los límites indemnizatorios-. Sobre esto, James (1926) menciona que:

Si bien la conferencia no estuvo de acuerdo con todas las disposiciones de las Reglas, en particular con la valoración de 100 libras esterlinas por bulto o unidad, se acordó aceptarlas siempre que fueran uniformes en todos los países

marítimos para que todos los transportadores fueran afectados por la misma condición de desventaja (p.679).⁴¹

Así pues, el Artículo IV de las Reglas de La Haya trata sobre la responsabilidad del transportador marítimo de carga y, específicamente en la sección 5 establece el límite de 100 libras esterlinas por bulto o unidad, que fue finalmente acordado por las partes, en los siguientes términos:

5. El transportador y el buque no serán responsables en ningún caso de las pérdidas o daños causados a la mercancía, o concernientes a las mismas, por una suma que exceda de 100 libras esterlinas por bulto o unidad, o el equivalente de esa suma en otra moneda, a no ser que la naturaleza y el valor de esas mercancías hayan sido declarados por el cargador antes de su embarque y que esa declaración haya sido anotada en el conocimiento de embarque.

Esa declaración así anotada en el conocimiento de embarque constituirá una presunción, salvo prueba en contrario, pero no comprometerá al transportador, quien podrá debatirla.

Por acuerdo entre el transportador, capitán o agente del transportador y el cargador, podrá ser determinada una suma máxima diferente de la establecida en este párrafo, siempre que ese máximo convencional no sea inferior a la cifra arriba mencionada.

Ni el transportador ni el buque serán responsables en ningún caso de pérdidas o daños causados a las mercancías o concernientes a las misma, si en el conocimiento de embarque el cargador ha hecho a sabiendas una declaración falsa de su naturaleza o de su valor.

⁴¹ Cita original: While the conference was not in agreement with all the provisions of the Rules, notably the 100-pound valuation, it agreed to accept them if there was a real desire on the part of shippers that they should be accepted, provided that they were made uniform in all maritime countries so that all shipowners would be under the same disability.

De la norma anterior se deduce lo siguiente: en primer lugar, se establece un monto de indemnización general aplicable a todos los contratos de transporte marítimo de carga -que se acojan al convenio en cuestión- cuyo conocimiento de embarque no contenga una declaración del valor de lo transportado (100 libras esterlinas por bulto o unidad). En segundo lugar, se establece la posibilidad de pactar otro monto de indemnización, en virtud del principio de la autonomía de la voluntad privada, pero se recalca que este, de ninguna manera, podrá ser inferior al límite establecido anteriormente; es decir, 100 libras esterlinas por bulto o unidad. Esto implica que las partes podrán pactar otro límite que sea superior al que trae el convenio y, por lo tanto, las 100 libras esterlinas por bulto o unidad podrían considerarse un límite por lo inferior y no por lo superior cuando exista un pacto entre los contratantes. En tercer lugar, se establece que, en caso de ser responsable el transportador por la pérdida o daño de la carga cuando su valor haya sido declarado, la indemnización corresponderá a la totalidad de este. Razón por la cual, en este caso, no se aplicarán los límites mencionados.

Las Reglas de La Haya fueron un avance en cuanto a la unificación de las normas que regulaban el transporte marítimo en su época. Así las cosas, sin duda, representaron la integración de los intereses de todas las partes involucradas en el comercio marítimo internacional y su aporte a temas como el conocimiento de embarque es innegable. Sin embargo, por ser la regulación de un tópico tan cambiante, rápidamente se empezaron a evidenciar los vacíos que ellas contienen y los problemas que no se tuvieron en cuenta a la hora de su redacción.

Con respecto a los límites indemnizatorios en la responsabilidad del transportador se empezaron a evidenciar dos problemas principales: uno relacionado con la inflación y uno relacionado con el transporte en contenedores. El primero, surgió debido a que el límite de 100 libras esterlinas fue pactado en una moneda que es susceptible a cambiar con el paso del tiempo y, sobre todo, que está sujeta a la inflación; en este sentido, se determinó un límite que pretendía

ser universal y estático a una moneda local y cambiante. En segundo lugar, en 1924 -cuando se firmaron estas reglas- no se podía anticipar que el transporte de cosas por mar, que tradicionalmente se había hecho por paquetes o unidad, podría pasar a hacerse en contenedores y a grandes escalas. Al respecto, Todd (1988) dice que:

La responsabilidad del transportador estaba originalmente limitada por las Reglas de La Haya a 100 libras esterlinas por bulto, pero esto dio lugar a dos problemas. La primera fue la inflación, por lo que las Reglas de La Haya-Visby sustituyeron la suma fija en libras esterlinas a una cantidad calculada por referencia al valor de una unidad de oro nocional, el franco oro. (...). El otro problema no se podía prever en 1924, que fue el desarrollo del transporte de contenedores. Supongamos que 100 cajas se transportan en un contenedor. ¿El paquete es el contenedor en su totalidad, o cada caja separada es un paquete individual? Las Reglas de La Haya-Visby establecen que el paquete será el contenedor en su totalidad, a menos que el contenido se enumere por separado en el conocimiento de embarque, pero para contrarrestar el límite bajo de responsabilidad por paquete, los límites ahora se establecen en 666,67 unidades de cuenta por paquete, o 2 unidades de cuenta por kilo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, lo que sea mayor (p.179-180).⁴²

Habiendo hablado acerca de las Reglas de La Haya, resulta fundamental hablar de las Reglas de La Haya-Visby, pues tal y como se evidencia en la cita anterior, estas surgieron de un esfuerzo para sanear y mejorar las Reglas de La Haya de 1924. En realidad, las Reglas de

⁴² Cita original: The liability of the carrier was originally limited by the Hague Rules to 100 Pounds per package, but this gave rise to two problems. The first was inflation, so the Hague-Visby Rules substituted for a fixed sum in sterling first and amount calculated by reference to the value of a notional gold unit, the gold franc [...]. The other problem could not have been foreseen in 1924, which was the development of container transport. Suppose 100 boxes are put into a container. Is the container the package, or is each box a separate package? The Hague-Visby Rules state that the container will be, unless the contents are separately enumerated in the bill of lading, but to counter the low limit to liability per package, the limits are now set at 666.67 units of account per package, or 2 units of account per kilo of the gross weight of the goods lost or damaged, whichever higher.

La Haya Visby son un protocolo adicional a las Reglas de La Haya, que no puede ser entendido como un convenio aparte, sino más bien como una modificación de las primeras; sin embargo, cabe resaltar que las Reglas de La Haya Visby deben ser ratificadas por los países para que se entiendan incorporadas en los contratos de transporte marítimo de carga y, por lo tanto, de no cumplir con este procedimiento se entenderá que el país aplica simplemente las Reglas de La Haya⁴³. Sobre el surgimiento de este protocolo adicional, es importante mencionar que fue el resultado de las reuniones y deliberaciones del Comité Marítimo Internacional, que se llevaron a cabo en Estocolmo, Suecia en 1968 (Tetley, 1988, p.7).

Entre los diferentes cambios que representaron estas nuevas reglas, uno de los más grandes fue el referente a la limitación de la responsabilidad del transportador marítimo de carga. Así las cosas, y en un esfuerzo por regular los nuevos escenarios que se presentaban con los avances que había tenido esta industria, el Artículo II de las Reglas de La Haya Visby⁴⁴ consagra lo siguiente:

⁴³ Artículo 6 de las Reglas de La Haya Visby: Entre las Partes Contratantes del presente Protocolo, la Convención y el Protocolo serán considerados e interpretados como uno solo y único instrumento. Una de las partes del presente protocolo no estará obligada a aplicar las disposiciones del presente protocolo a los conocimientos otorgados en un Estado Contratante de la Convención, pero no Contratante de este protocolo.

⁴⁴ Extraído de los anexos del libro de Tetley (1988). El anexo 2) "Brussels Protocol - 1968 (Visby Rules) contiene el siguiente artículo II:

Article 4, paragraph 5 shall be deleted and replaced by the following:

- (a) Unless the nature and value of the goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the Bill of Lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding the equivalent of Frcs. 10.000 per package or unit or Fres. 30 per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.
- (b) The total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time at which the goods are discharged from the ship in accordance with the contract or should have been so discharged.
The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price, or, if there be no such price, according to the current market price, or, if there be no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.
- (c) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or units enumerated in the Bill of Lading as packed in such article of transport shall be deemed the number of packages or units for the purpose of this package or units are concerned. Except as aforesaid such articles of transport shall be considered the package or unit.
- (d) A franc means a unit consisting of 65.5 miligrammes of gold of millesimal fineness 900. The date of conversion of the sum awarded into national currencies shall be governed by the law of the court seized of the case.
- (e) Neither the carrier nor the ship shall be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this paragraph if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier

Se suprime el artículo 4to, párrafo 5, y se lo reemplaza por el siguiente:

a) Salvo que la naturaleza y el valor de las mercancías hayan sido declarados por el cargador antes del embarque y que esta declaración figure en el conocimiento de embarque, el transportador y el buque no serán en ningún caso responsables de las pérdidas o daños causados a la mercancías o concerniente a ellas, por una suma superior al equivalente de 10.00 francos por bulto o unidad, ó 30 francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, siendo aplicable el límite máximo.

b) La suma total debida será calculada con referencia al valor de las mercancías en el lugar y en la fecha en que se descargan, conforme al contrato o en la fecha y en el lugar en que debieron haber sido descargadas.

El valor de la mercancía se determina según su cotización en bolsa, en su defecto, según el precio corriente en el mercado o, en defecto de ambos, según el valor usual de las mercancías de la misma naturaleza y calidad.

c) Cuando un "container", un "pallet" o cualquier artefacto similar sea utilizado para acumular mercancías, todo bulto o unidad enumerada en el conocimiento de embarque como incluido en este artefacto, será considerado como un bulto o unidad en el sentido de este párrafo. Fuera del caso previsto el artefacto se considerará como bulto o unidad.

done with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

- (f) The declaration mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph, if embodied in the bill of lading, shall be prima facie evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.
- (g) By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper other maximum amounts than those mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph may be fixed, provided that no maximum amount so fixed shall be less than the appropriate maximum mentioned in that sub-paragraph.
- (h) Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to, or in connection with, goods if the nature or value thereof has been knowingly mis-stated by the shipper in the bill of lading".

- d) Por franco debe entenderse una unidad consistente en 65, 5 miligramos de oro del título de 900 milésimos de fino. La fecha de convertibilidad de la suma acordada en moneda nacional, será determinada por la ley de la jurisdicción encargada del caso.
- e) Ni el transportador ni el buque podrán beneficiarse con la limitación de responsabilidad establecida en este párrafo si se comprueba que el daño resulta de un acto o de una omisión del transportador que haya tenido lugar, sea con la intención de ocasionar un daño, sea temerariamente y con conciencia de que probablemente resultaría un daño.
- f) La declaración mencionada en el ítem a) de este párrafo incluida en el conocimiento de embarque constituirá una presunción, salvo prueba en contrario, pero no obligará al transportador que podrá contestarla.
- g) Por convención entre el transportador, capitán o agente del transportador y el cargador pueden determinarse otras sumas máximas que las mencionadas en el ítem a) de este párrafo, con tal que ese máximo convencional no sea inferior a la suma máxima mencionada en ese parágrafo.
- h) Ni el transportador ni el buque serán responsables en ningún caso de pérdida o daño causado a las mercaderías, o que les conciernan, si en el conocimiento el cargador ha hecho conscientemente una falsa declaración sobre su naturaleza o valor.

Al respecto de este cambio se han pronunciado Asariotis et al. (2000) en los siguientes términos:

El cambio principal fue al Art IV r.5, que trata de la limitación de responsabilidad. Hubo un aumento en el límite para pérdida o daño de paquetes (a alrededor de 500 libras), se introdujo un límite alternativo basado en el peso

y una disposición específica que trata sobre la limitación de responsabilidad con respecto a los contenedores. La limitación también se calcularía por referencia al franco oro de Poincaré. En otro Protocolo de Bruselas en 1979, el método de cálculo de límites por francos oro fue reemplazado por uno basado en el derecho especial de giro (DEG) del Fondo Monetario Internacional.

En general, las Reglas de La Haya-Visby han sido correctamente descritas como un simple “face-lift” de las Reglas de La Haya, ya que la forma y la estructura de las reglas originales permanecieron sin cambios (p.5).⁴⁵

Resulta pertinente hacer algunos comentarios con respecto a lo establecido por el artículo y la cita anterior. En primer lugar, el artículo establece un nuevo límite indemnizatorio, cuyo valor y forma de pago han sido definidos en el mismo texto, lo que garantiza total claridad y uniformidad para las partes del contrato. En este sentido, se entiende que el problema de la inflación -que presentaba el valor representado en libras esterlinas de las Reglas de La Haya- fue resuelto.

Es preciso resaltar que, aunque lo anterior fue una solución al problema mencionado, en 1979, se definió que la indemnización sería evaluada de acuerdo con los derechos especiales de giro, establecidos por el Fondo Monetario Internacional. Sobre esto, Luddeke (1993) menciona que:

La responsabilidad bajo el régimen de limitación de La Haya-Visby es de 666,67 DEG (Derechos Especiales de Giro) por unidad o paquete o dos DEG por kilogramo. El valor del DEG lo define el Fondo Monetario Internacional y

⁴⁵ Cita original: The major change as to Art IV r.5, dealing with limitation of liability. There was an increase in the package limit (to around 500 pounds), an introduction of an alternative limit based on weight, and a specific provision dealing with limitation of liability in respect to containers. The limitation was also to be calculated by reference to Poincaré gold franc. By a further Brussels Protocol in 1979, the method of calculating limits by gold francs was replaced by one based upon the special drawing right (SDR) of the International Monetary Fund. Overall, The Hague-Visby Rules have accurately been described as providing no more than a face-lift to the Hague Rules, as the form and structure of the original rules remained unchanged.

se publica en la página financiera de la mayoría de los principales periódicos y revistas de navegación.

Esta es, en la actualidad, la unidad de cuenta más satisfactoria para expresar cantidades financieras que tendrán aplicación mundial. Esta establece una regla especial para aquellos Estados que no son miembros del Fondo Monetario Internacional y cuyas leyes nacionales no les permiten calcular los límites de responsabilidad con base en el DEG. Esos estados pueden fijar los límites de responsabilidad aplicables en su territorio en Francos Poincaré. Esta es la unidad de cuenta que se encuentra en el artículo IV, regla 5(d) de las Reglas de La Haya-Visby y en el artículo II del Protocolo de 1979. El franco Poincaré se basa en una cantidad y finura definidas de oro. Ya no existe una relación fija entre las monedas nacionales y el oro (p.63).⁴⁶

Así pues, con el segundo protocolo de 1979, el límite indemnizatorio cuando hay responsabilidad del transportador marítimo de carga bajo conocimiento de embarque es 666.67 DEG por bulto o unidad o 2 DEG por kilogramo de peso bruto, el que resulte mayor de los dos, lo que para la fecha se traducía a 500 libras esterlinas y representaba un aumento en comparación con las 100 libras esterlinas que establecen las Reglas de La Haya.⁴⁷

⁴⁶ Cita original: Liability under the Hague-Visby limitation regime is for 666.67 SDR (Special Drawing Rights) per unit or package or two SDR per kilogramme. The value of the SDR is defined by the International Monetary Fund and published on the financial page of most leading newspapers and shipping journals.

This is, at present, the most satisfactory unit of account for expressing financial amounts which are to have worldwide application. It provides a special rule for those States that are not members of the International Monetary Fund and whose national laws do not allow them to calculate the limits of liability by reference to the SDR. Those states may fix the limits of liability applicable in their territory in Francs Poincaré. This is the unit of account found in article IV, rule 5(d) of the Hague Visby Rules and in the Article II of the 1979 Protocol. The franc pontcaré is based on a defined amount and fineness of gold. There is no longer a fixed relationship between national currencies and gold.

⁴⁷ Es importante mencionar que Estados Unidos ha acogido en su mayor parte las Reglas de La Haya, para ser aplicadas a los contratos de transporte marítimo que sean celebrados en ese país. Sin embargo, el monto de la indemnización varía y este ha sido establecido en USD 500. Así pues, las normas que aplican en Estados Unidos son conocidas en el mundo como el Carriage of Goods by Sea Act (COGSA, por sus siglas en inglés) y se establece el límite mencionado en el Título 46, Sección 1304, numeral 5 (Carriage Of Goods by Sea Act [COGSA], 1936).

3.2. REGLAS DE HAMBURGO.

Se crearon 10 años más tarde las Reglas de Hamburgo, que surgieron como un nuevo convenio para solucionar los problemas que presentaban las Reglas de La Haya y las Reglas de La Haya Visby que ya estaban desactualizadas. En este sentido, la ONU, teniendo en cuenta que las reglas existentes habían sido redactadas por un comité privado y conformado exclusivamente por países ricos e industrializados, tomó la vocería a través de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, por sus siglas en inglés) para elaborar una propuesta de unos parámetros que fueran realmente un instrumento de derecho internacional aplicable al transporte marítimo. Dicha propuesta es lo que se conoce como las Reglas de Hamburgo que fueron acogidas por la comunidad internacional en 1978.

En términos generales, y en palabras de Asariotis et al. (2000):

Las Reglas de Hamburgo han aumentado las responsabilidades de los transportadores frente a los cargadores. El período de responsabilidad del transportador se extiende más allá de la borda del buque para cubrir el período en que éste tenga las mercancías a su cargo en un puerto. El confuso sistema de responsabilidad de las Reglas de La Haya se reemplaza por un sistema uniforme de responsabilidad basado en la culpa presunta del transportador, junto con la responsabilidad solidaria del transportador real y el contratante. Hay mayores límites de responsabilidad y el tiempo de caducidad de la acción se alarga a dos años (p.6).⁴⁸

Lo que la cita anterior muestra son los cambios puntuales que introdujeron las Reglas de Hamburgo en el transporte de carga por mar bajo conocimiento de embarque. Así las cosas,

⁴⁸ Cita original: the Hamburg Rules have increased the liabilities of carriers as against cargo owners. The period of the carrier's responsibility is extended beyond the ship's rail to cover the period when it has the goods in its charge in a port. The confusing system of liability in the Hague Rules is replaced by a uniform system of liability based upon the presumed fault of the carrier, along with joint liability of the actual and contracting carrier. There are increased limits of liability, and the time bar is lengthened to two years.

es evidente que la UNCTAD hizo un estudio cuidadoso de las necesidades que tenían los cargadores y transportadores de la época e intentó implementar un convenio que fuera completo para ambas partes. Igual que en las Reglas de La Haya Visby, uno de los cambios importantes -y el que concierne al presente trabajo- fue el aumento en el monto del límite a la responsabilidad del transportador marítimo de carga bajo conocimiento de embarque cuando hay pérdida, daño o retraso de la mercancía.

De esta forma, quedó establecida en el Artículo 6 de dicho convenio la limitación de la responsabilidad, así:

Artículo 6. Limitación de la responsabilidad

1. a) La responsabilidad del porteador por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma equivalente a 835 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, o a 2,5 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor;

b) La responsabilidad del porteador por el retraso en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media el flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del contrato de transporte marítimo de mercancías;

c) En ningún caso la responsabilidad acumulada del porteador por los conceptos enunciados en los apartados *a)* y *b)* de este párrafo excederá del límite determinado en virtud del apartado *a)* por la pérdida total de las mercancías respecto de las cuales se haya incurrido en esa responsabilidad.

2. Para determinar a los efectos del apartado *a)* del párrafo 1 de este artículo, qué cantidad es mayor, se aplicarán las normas siguientes:

a) Cuando se utilicen para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo, todo bulto o unidad de carga transportada que, según el conocimiento de embarque, si se emite, o según cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo, estén contenidos en ese elemento de transporte se considerarán como un bulto o una unidad de carga transportada. Salvo en este caso, las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se considerarán como una unidad de carga transportada;

b) En los casos en que se haya perdido o dañado el propio elemento de transporte, ese elemento será considerado, si no es propiedad del porteador o no ha sido suministrado por este, como una unidad independiente de carga transportada.

3. Por unidad de cuenta se entiende la unidad de cuenta mencionada en el artículo 26.

4. El porteador y el cargador podrán pactar límites de responsabilidad superiores a los establecidos en el párrafo 1.

Se evidencian en el artículo los cambios que hacen referencia a los límites indemnizatorios en la responsabilidad del transportador. Es así como se establece que deberá resarcirse un monto de 835 DEG por el bulto o unidad de mercancía transportada o 2.5 DEG por kilogramo de peso bruto; la que resulte más favorable al cargador. Como herencia de La Haya Visby, el valor de la indemnización se ha establecido en derechos especiales de giro definidos por el Fondo Monetario Internacional y, nuevamente, se aumentó el valor de la indemnización, pasando de 666.67 DEG a 835 DEG, cuando se trata de bulto o unidad y de 2 DEG a 2.5 DEG, cuando se trata de kilogramo de peso bruto, lo que claramente define una medida proteccionista para el cargador.

Adicionalmente, nuevamente se consagra la posibilidad de que, por vía contractual, se puedan pactar límites indemnizatorios superiores a aquellos definidos, lo cual significa que el valor establecido en el convenio sigue siendo la regla general o un piso para las partes, que pueden pactar uno superior, pero nunca inferior.

Finalmente, una novedad que se introdujo con este convenio es que bajo las Reglas de La Haya y el Protocolo de Visby no existía la posibilidad de reclamar la responsabilidad del transportador por retrasos en la entrega de la carga, mientras que en los B/Ls que se rijan bajo las Reglas de Hamburgo si existe la posibilidad de alegar la responsabilidad del transportador por retrasos en la entrega e incluso el convenio limita esta responsabilidad al valor del flete.

3.3. REGLAS DE ROTTERDAM.

Las Reglas de La Haya, La Haya Visby y Hamburgo fueron esenciales para el desarrollo de las Reglas de Rotterdam. Estas surgieron de las negociaciones entre los gobiernos parte de las Naciones Unidas a través de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL, por sus siglas en inglés). Por medio de estas negociaciones se buscaba hacer un cuerpo normativo completo que abarcara y regulara el transporte mercantil en su totalidad y no únicamente los temas que se habían tratado en los convenios ya existentes. Si bien, las negociaciones tomaron 10 años, las Reglas de Rotterdam no han sido ratificadas por el número necesario de estados para entrar en vigencia, por lo cual los convenios mencionados en los apartados anteriores son los que rigen la materia hasta el momento. A pesar de lo anterior, es una realidad que se espera que las Reglas de Rotterdam sean las que regulen esta materia en el Derecho Mercantil Internacional en algún momento y, por lo tanto, contienen algunos cambios que vale la pena mencionar. Sobre esto, Toledano (2012) ha dicho que:

El objetivo es actualizar y modernizar los convenios internacionales anteriores (Reglas de La Haya, La Haya-Visby y Hamburgo). Ha existido la necesidad de

una nueva convención internacional que armonice todos los aspectos legales de los contratos relacionados con el transporte marítimo. En consecuencia, el nuevo Convenio parece necesario para lograr una mayor uniformidad de las normas y adaptarse a las nuevas prácticas de transporte (p.11).⁴⁹

Así pues, una vez más, uno de los temas que más controversia generó fue la responsabilidad del transportador marítimo y los límites indemnizatorios por los que debe responder. El Capítulo 12 del convenio en cuestión estableció este tema en detalle y, puntualmente, en el Artículo 59 se dispone que:

Artículo 59

Límites de la responsabilidad

1. A reserva de lo dispuesto en el artículo 60 y en el párrafo 1 del artículo 61, la responsabilidad del porteador por el incumplimiento de sus obligaciones con arreglo al presente Convenio estará limitada a 875 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga, o a 3 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías que sean objeto de reclamación o litigio, si esta última cantidad es mayor, salvo cuando el cargador haya declarado el valor de las mercancías y esa declaración se haya incluido en los datos del contrato, o cuando el porteador y el cargador hayan acordado un límite superior al límite de responsabilidad establecido en el presente artículo.
2. Cuando las mercancías sean transportadas en o sobre un contenedor, paleta u otro elemento de transporte análogo empleado para agruparlas, o en o sobre un vehículo, los bultos o unidades de carga enumerados en los datos del contrato

⁴⁹ Cita original: The aim is to update and modernize the previous international conventions (the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules). There has been a need for a new international convention that harmonizes all the legal aspects of the contracts pertaining to carriage by sea. Accordingly, the new Convention seems necessary in order to achieve a greater uniformity of rules and to accommodate new transport practices.

como colocados en o sobre dicho elemento de transporte o vehículo serán considerados como tales. Si no figuran así enumeradas, las mercancías que vayan en o sobre dicho elemento de transporte o vehículo serán consideradas como una sola unidad de carga.

3. La unidad de cuenta a la que se hace referencia en el presente artículo es el derecho especial de giro definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cantidades mencionadas en el presente artículo deberán ser convertidas a la moneda de un Estado según el valor de dicha moneda en la fecha de la sentencia o del laudo, o en la fecha convenida por las partes. El valor de la moneda de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional, expresado en derechos especiales de giro, deberá ser calculado según el método aplicado en la fecha que proceda por el Fondo Monetario Internacional para sus propias operaciones y transacciones. El valor de la moneda de un Estado Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional, expresado en derechos especiales de giro, deberá ser calculado según el método determinado por dicho Estado.

El artículo mencionado aumenta, nuevamente, el monto de indemnización general para el transportador en caso de incumplimiento de las obligaciones del contrato. Como puede observarse, pasa de ser 835 DEG por bulto o unidad transportado en las Reglas de Hamburgo a 875 DEG por bulto o unidad en este convenio e, igualmente, de 2.5 DEG por kilogramo de peso bruto a 3 DEG. Se evidencia entonces una clara tendencia proteccionista del cargador, no solamente porque se aumentó el monto al que tiene derecho, sino porque además en las nuevas reglas se amplió el espectro de incumplimiento del transportador; es decir, antes de Rotterdam, el transportador respondía por la pérdida, daño o incumplimiento en la entrega de la carga, mientras que con estas reglas se responde en general por el incumplimiento de las obligaciones

a su cargo (Fernández-Quiroz y López Quiroga, 2009). No obstante lo anterior, la unidad de medida del monto de indemnización sigue siendo los derechos especiales de giro establecidos por el Fondo Internacional Monetario, pues así se establece en el numeral 3 del Artículo 59.

Por otra parte, estas nuevas reglas siguen contemplando la posibilidad de pactar un límite propio entre las partes contratantes que sea superior a aquel establecido por el Artículo 59. En este sentido, se sigue entendiendo que los 875 DEG por bulto o unidad o 3 DEG por kilogramo son un límite por lo inferior y se aplicarán a aquellos casos en los que no se haya declarado el valor de la carga o no se haya pactado nada por las partes.

Adicionalmente, este convenio desarrolla de manera más amplia y detallada el tema del transporte de mercancías en contenedores o paletas. Después de las Reglas de La Haya surgió esta modalidad de transporte de mercancías y, con ella, la duda de si se entiende como un único paquete o se entienden varios paquetes contenidos dentro del contenedor; las Reglas de La Haya Visby y Hamburgo intentan resolver este problema, sin embargo, el desarrollo del transporte marítimo del momento no permitía abordarlo de manera suficiente. Así las cosas, en las Reglas de Rotterdam -redactadas en el siglo XXI- se encargan de resolver esta discusión, planteando en su redacción una postura clara y acorde con la práctica mercantil actual. En este sentido, se entiende que el contenedor será un paquete único siempre y cuando no se enumere su contenido como paquetes individuales, separados de éste, en el conocimiento de embarque.

Otro cambio importante que trae este convenio, en línea con lo establecido por las Reglas de Hamburgo, es el aumento del límite cuando haya responsabilidad del transportador por retraso en la entrega de la carga. En este sentido, las Reglas de Hamburgo fueron las primeras en establecer la posibilidad para el cargador de recibir indemnización por esta circunstancia y limitaron el monto al valor del flete, tal y como se mencionó anteriormente. Sin embargo, el artículo 60 de las Reglas de Rotterdam aumentó este límite a dos veces y media el valor del flete.

Aunque la creación de nuevos convenios ha significado avances en materia regulatoria, también tienen ciertos elementos que se han mantenido transversales. Sobre esto, es importante puntualizar que si se prueba que el valor de la carga es menor al límite que está establecido en el convenio que rige el conocimiento de embarque, se indemnizará el valor de la carga y no se tiene en cuenta el límite.

Por otra parte, es importante resaltar que según Sandoval López (2013):

Las Reglas de Rotterdam recogen el progreso tecnológico de la navegación y del transporte y los avances del Derecho Marítimo propios de la década de los años 2010, del siglo XXI, en que ellas fueron elaboradas. Siendo esto así, la diferencia entre países cargadores y países portadores tiende paulatinamente a desaparecer, debido a que ciertas naciones que antes eran subdesarrolladas y, por ende, países cargadores, en la actualidad han emergido para convertirse en protagonistas de la economía mundial.

Con la cita anterior queda claro que las Reglas de Rotterdam surgieron de un estudio juicioso y detallado de la industria que pretenden regular. Son el resultado del recogimiento de los avances tecnológicos y el desarrollo propio de la actividad económica de todo un siglo y, por lo tanto, podría resultar extraño que aún no se haya cumplido la cuota de países que debían ratificar el convenio para que entre en vigencia. Sin embargo, es importante tener presente dos aspectos. En primer lugar, que en el Artículo 89 del convenio se establece que quien lo ratifique debe renunciar expresamente a cualquier convenio anterior que haya acogido sobre la materia y que en el Artículo 90 se establece de manera taxativa que no se pueden hacer reservas de ningún tipo a dicho convenio. Y, en segundo lugar, que las Reglas de Rotterdam contienen disposiciones mucho más estrictas, específicas y minuciosas; en este sentido, regula temas que antes no eran ni siquiera imaginables para esta industria o que se regían por la costumbre y la autonomía de la voluntad privada.

3.4 JURISPRUDENCIA Y LEGISLACIÓN EN COLOMBIA.

Debido a que Colombia no se ha acogido a las normas internacionales que regulan el transporte marítimo de carga bajo conocimiento de embarque, esta materia ha tenido que ser reglamentada por la legislación interna. En este sentido, el legislador incluyó en el Código de Comercio de 1971 el Libro V referente a la navegación y, más específicamente, en el Título IX de dicho Libro reguló el transporte marítimo y en el Capítulo III el transporte de cosas por mar, haciendo casi una copia de las Reglas de La Haya Visby, sin realmente ratificar este convenio y dejando a un lado las normas relativas a los límites indemnizatorios.

A pesar de lo anterior, surgió la discusión acerca de si las normas llamadas a regular los límites indemnizatorios en la responsabilidad del transportador marítimo de carga son las contenidas en dicho libro o si, por el contrario, deberían aplicarse normativas que son posteriores a estas, pero que podrían considerarse normas de carácter general. Esto, debido a que las normas que hacen referencia a la navegación entraron en vigencia con el texto original del Código de Comercio y, evidentemente, regulan un tema especial; mientras que, las otras normas -que son aquellas referentes al contrato de transporte en general- nacieron de una reforma a este cuerpo normativo y, por lo tanto, no sólo son posteriores, sino que además regulan una materia general. Sobre esto, Franco y Guzmán (2011) han dicho que:

De un lado, algún sector de la doctrina sostiene que la norma que debe ser tenida en cuenta a efectos de calcular la indemnización y la eventual aplicación de topes indemnizatorios en el transporte marítimo de mercancías es el artículo 1031 del Código de Comercio que, como se ha dicho atrás, está originalmente concebido para ser aplicado a los casos de pérdida, avería o retraso en la entrega de las mercancías transportadas en virtud de un contrato de transporte terrestre. Quienes sostienen esta tesis dicen, de un lado, que el artículo 1031 es una norma posterior a los artículos 1643 y 1644 en tanto aquella fue una norma incluida en

el estatuto mercantil a partir de las modificaciones realizadas por el Decreto 01 de 1990, mientras que estos provienen del estatuto original contenido en el Decreto 410 de 1971. Adicionalmente, sostienen que el artículo debe ser aplicado al transporte de mercancías por mar bajo conocimiento de embarque en tanto es el propio artículo el que hace referencia expresa al empleo de tal documento, lo que a juicio de dichos autores es suficiente para sostener que el legislador previó su aplicabilidad al transporte marítimo [...]

De otro lado, hay quienes sostienen que la norma aplicable para el cálculo de la indemnización y de los topes indemnizatorios en el transporte marítimo de mercancías no es el artículo 1031 (general) sino los artículos 1643 y 1644 del C. de Co. Señalan quienes sostienen esa posición que en tanto se trata de una norma especial prevista en el Libro de la Navegación para los casos de transporte marítimo, mal podría pensarse en que se dé aplicación al artículo 1031, norma esta de carácter general, por no cumplirse lo previsto en el artículo 999 del C. de Co., para el efecto (p.16).

La pugna entonces se debe a la aplicación de los artículos 1031, 1643 y 1644 en la responsabilidad del transportador marítimo de carga. Si bien, pareciera ser una discusión sencilla de resolver, por la existencia de normas especiales -aun siendo anteriores- que claramente regulan la materia, fue necesario que la Corte Suprema de Justicia [CSJ] hiciera referencia al tema y cerrara de una buena vez esta discusión.

Así las cosas, en Sentencia del 8 de septiembre de 2011, con número de referencia 11001-3103-026-200-04366-01, M.P. William Namen Vargas, la Sala de Casación Civil de la CSJ se estableció que:

Debe señalarse que el Decreto Extraordinario 01 de 1990, *“por el cual se introducen algunas modificaciones al Código de Comercio (Decreto 410 de*

1971), en lo referente al contrato de transporte y al seguro de transporte”, fue expedido con base en las facultades extraordinarias concedidas por la Ley 04 de enero 4 de 1989 (sentencia C-486 de 1993), “para modificar el Título IV del Libro IV sobre las normas del Contrato de Transporte’, artículos 981 a 1035 y la Sección III del Capítulo II, Título V del Libro IV en lo relacionado con ‘El Seguro de Transporte’, artículos 1117 a 1126 del Código de Comercio” [...] o sea, trátase de una norma concerniente al transporte en general.

Además, en esta misma providencia esta Corporación estableció que:

[...] es suficiente observar la ubicación de las normas; el artículo 1031 atañe al contrato de transporte, y los artículos 1643 y 1644, al transporte marítimo de mercaderías bajo conocimiento de embarque. Las normas relativas al contrato de transporte aplican por remisión expresa de la ley (artículos 1646, 1650, C. de Co.) o, en ausencia de preceptos especiales relativos al transporte marítimo (artículo 999, C. de Co.).

De lo anterior, es claro que el artículo 1031 del Código de Comercio aplica al transporte en general y que este es su propósito, teniendo en cuenta el origen del que proviene. Por lo que, de ninguna manera, podrá ser el que rige la responsabilidad del transportador marítimo, que se dedica a una especie de transporte muy particular y que, por lo mismo, ha sido regulado de manera expresa. La CSJ continúa su argumento explicando que:

La responsabilidad del transportador marítimo está sujeta al régimen jurídico singular, especial y prevalente consignado en los artículos 1578 a 1584 (normas generales), 1585 a 1596 (transporte de personas) y 1597 a 1665 (transporte de mercancías) del Código de Comercio, las disposiciones generales sobre el contrato de transporte (artículos 981 ss; 992, 999, 1008 a 1035, C. de Co.), son aplicables al contrato de transporte marítimo, únicamente por remisión expresa

[...], o en casos de vacíos o lagunas, es decir, en lo no previsto expresamente por el régimen jurídico especial y siempre que no pugne con éste (artículo 999 C. de Co.). De esta forma, el contrato de transporte marítimo de mercancías tiene regulación normativa, prevalente y de aplicación preferente a las normas del transporte en general (arts. 985 a 1035, C. de Co.), las cuales “*aplicarán al transporte cualquiera que sea el medio empleado para realizarlo, sin perjuicio de normas contenidas en disposiciones especiales*” (artículo 999, C. de Co.), o sea, aplican única y exclusivamente cuando las especiales no regulen la materia específica, o por remisión expresa, por ejemplo, emitido conocimiento de embarque único o directo, la responsabilidad del transportador marítimo se rige por los artículos 986 y 987 del Código de Comercio (artículo 1646, C. de Co.). Por esto, el artículo 999 del Código de Comercio, descarta la aparente antinomia, al disponer la preeminencia de las normas especiales del transporte marítimo y la aplicación de las generales del transporte, en presencia de vacíos o, desde luego, por expresa remisión.

La Corte en esta sentencia resuelve la discusión planteada anteriormente dejando claro que el artículo 1031 del C.Com es norma general del contrato de transporte y que el transporte de cosas por mar debe ser gobernado por lo establecido en las normas especialmente creadas para regularlo. Así pues, queda claro que esta discusión está cerrada y los artículos que regulan los límites indemnizatorios cuando exista responsabilidad del transportador marítimo de carga son el 1643 y 1644 del Código de Comercio.

De conformidad con lo anterior, es pertinente traer a colación el texto literal de las normas mencionadas:

ARTÍCULO 1643. <RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR POR VALOR DE DECLARACIÓN DE MERCADERÍA>. El transportador será

responsable de las pérdidas o daños causados a las mercaderías con arreglo al valor que el cargador haya declarado por bultos o unidad, siempre que dicha declaración conste en el conocimiento de embarque y no se haya formulado en el mismo la oportuna reserva por el transportador, su agente marítimo o el capitán de la nave. Pero si el transportador prueba que las mercaderías tenían un valor inferior al declarado, se limitará a dicho valor su responsabilidad.

ARTÍCULO 1644. <INDETERMINACIÓN DEL VALOR DE LAS MERCANCÍAS EN LA DECLARACIÓN - RESPONSABILIDAD>. Cuando en la declaración inserta en el conocimiento no haya determinado el cargador el valor de las mercaderías, pero sí su naturaleza, y el transportador, su agente marítimo o el capitán del buque no hubieren formulado la oportuna reserva sobre dicha declaración, se atenderá el transportador para la indemnización al precio de dichas mercaderías en el puerto de embarque. Pero en este caso podrá pactar un límite máximo a su responsabilidad.

Si la pérdida se debe a dolo o culpa grave del transportador o del capitán, la responsabilidad será por el valor real de la cosa, sin limitación.

Además, para los efectos del presente artículo y del anterior, el transportador deberá indemnizar al cargador los demás gastos en que éste haya incurrido por razón del transporte.

Al efecto, el artículo 1643 establece, por una parte, el régimen general de responsabilidad del transportador cuando se haya declarado el valor de la mercancía por parte del cargador; sobre esto, establece que, cuando el transportador sea responsable por la pérdida o daño de la mercancía deberá pagar a título de indemnización el valor que hubiera sido declarado en el conocimiento de embarque por el cargador, teniendo en cuenta que no debe haberse formulado reserva oportuna por parte del transportador o su agente en este mismo

documento. Ahora bien, si el transportador logra demostrar que el valor de las mercancías es menor, su responsabilidad se limitará al monto probado.

Sobre lo que establece este artículo, es importante mencionar lo que -a nuestro parecer- fue un error interpretativo de la Corte Suprema de Justicia. En este sentido, el texto de la norma establece que la declaración del valor debe constar en el conocimiento de embarque, de lo cual se entiende claramente que para que el monto de la indemnización sea el valor de la carga, el cargador deberá expresamente declarar dicho valor en el conocimiento de embarque y únicamente en este documento. No obstante, la CSJ en la sentencia citada arriba, interpretó que la declaración puede ser incluso tácita y constar en documentos anexos al conocimiento de embarque. Al respecto dice que:

Dicha exigencia, tiene su premisa en la consideración elemental conforme a la cual el valor de las mercaderías sea conocido por el transportador, y este conocimiento e inserción para la Sala, se cumple, ya con la expresión literal del valor, ora con la mención en su texto de un documento que la contenga, que, desde luego, por razones lógicas ineludibles se inserta e integra su contenido. Menester iterar el significado prístino de la locución declaración que, igualmente puede ser “*tácita*”, por acto, hecho, conducta o comportamiento que impone una conclusión única, coherente, unívoca e inequívoca, ya por inferencia lógica compatible o deducción incompatible con un sentido o dirección distinta [...]

En el apartado citado anteriormente, la Corte dice que basta con que el transportador conozca el valor de las mercancías, sin importar si este valor ha sido expresamente consagrado en el B/L o en alguno de los documentos anexos al mismo. Parecería que para la Corte el B/L y sus anexos son sinónimos. Resulta para nosotros sorprendente esta posición, teniendo en cuenta que de esto depende el tipo de responsabilidad a que debe someterse el transportador,

que la ley expresamente determina que debe estar inserta en el B/L y que la literalidad de este, por ser un título valor, es absolutamente fundamental para hacer valer los derechos que en él se contengan. Por lo mismo, no resulta igual que el valor este contenido o mencionado en un documento anexo al conocimiento de embarque a que este esté expresamente consagrado dentro del documento.

Por otro lado, el artículo 1644 establece el régimen de responsabilidad del transportador cuando el valor de la mercancía no haya sido declarado. Al respecto, consagra que, si el cargador no declara el valor de la carga en el B/L, pero sí su naturaleza⁵⁰, y el transportador o su agente no hace la debida reserva en el mismo documento, la responsabilidad del transportador estará limitada por el valor que se pruebe de las mercancías en el puerto de embarque. No obstante, en este caso en particular, la norma otorga la posibilidad a las partes de pactar un monto para la indemnización.

Sobre esto anterior, se ha pronunciado la jurisprudencia colombiana y ha dicho que, si bien dichos límites indemnizatorios se dan en virtud del principio de la autonomía de la voluntad privada, la norma no concede libertad absoluta a las partes. En este sentido, se ha dicho que, mediante la posibilidad de pactar límites, las partes no pueden acordar cláusulas que excluyan totalmente su responsabilidad. Precisamente, en la sentencia citada de la CSJ se estableció que:

Desde el año de 1936 en las decisiones de la Corte Suprema de Justicia se ha desarrollado con algún detalle, y con base en las reglas generales sobre obligaciones y contratos, el tema de la validez de las cláusulas de limitación y exclusión de la responsabilidad de las partes, y se han establecido límites a este tipo de pactos. En los primeros pronunciamientos sobre el tema (cas. civ.

⁵⁰ Esto fue ampliamente descrito en el primer capítulo del presente trabajo, sin embargo, se refiere a describir los elementos que caracterizan la carga, incluso su peso unitario, dimensiones y tipo de embalaje.

sentencias de 9 de diciembre de 1936, G.J. XLIV, pp. 405 y ss. y de 15 de julio de 1938, G.J. XLVII, pp. 68 y ss.), la Sala reconoció que a las partes de un contrato les asiste derecho a pactar un grado de responsabilidad distinto del ordinario para efectos de aligerar o disminuir sus riesgos en caso de inejecución de sus obligaciones. Sin embargo, ya desde entonces, sostuvo que dicha facultad no es omnímoda, pues no les está permitido a las partes pactar la exclusión total de su responsabilidad. Ello no sólo contradiría el concepto de la “obligación”, sino también el espíritu de distintas normas del Código Civil que sancionan tales cláusulas con nulidad, como los artículos 1895, 1522, 63 y 1604. Se consideró, *ab initio* que, en tales cláusulas va envuelta una condonación del dolo futuro de una de las partes, pues al pactarse su irresponsabilidad, implícitamente se está tolerando que sea negligente en la ejecución de sus obligaciones.

Lo que ha dictado la Corte en su jurisprudencia va en línea con la motivación que se ha tenido para crear los convenios internacionales de los que se ha tratado anteriormente, puesto que estos determinan no sólo el monto de la indemnización al que debe acogerse el transportador, sino que taxativamente consagran las razones por las cuales puede exonerarse de responsabilidad. Esto anterior, con la finalidad de evitar precisamente que las partes pacten cláusulas que resulten excesivamente laxas u onerosas.

Queda claro entonces que la posibilidad de pactar un límite, que abre el artículo 1644 del C.Com, no es absoluta y las partes deben tener en cuenta no sólo la Ley y la jurisprudencia, sino también las costumbres y las prácticas del negocio. La Corte se ha pronunciado al respecto, en la misma sentencia, y ha dicho que:

Empero, perspectiva tan general del artículo 1644 es inexacta. La disposición por la cual el transportador “*podrá pactar un límite máximo a su responsabilidad*”, es un permiso, y nada más que eso. Ella no contiene, ni

siquiera remotamente, una reglamentación completa o exhaustiva de los términos a los cuales deben ceñirse tales convenciones. Dicho régimen debe buscarse en la ley, mediante mecanismos de “*autointegración*”, antes de acudir a parámetros tan abstractos como el “*espíritu de la ley*” o la “*voluntad del Legislador*”. Según el artículo 30 del Código Civil, las distintas normas del ordenamiento se entienden de manera armónica, como parte de un sistema, especialmente cuando tratan del mismo asunto. Asimismo, el artículo 23 *ibídem* autoriza al intérprete recurrir a la intención del legislador, únicamente cuando esté claramente manifiesta en el texto de la ley o en sus antecedentes.

En el caso en estudio, el artículo 1644 no da muestras claras, manifiestas ni menos implícitas de cuál era la intención perseguida por el legislador de 1971. Por esto, la ley no autoriza con criterios exógenos, deducir una supuesta *voluntas legis* consistente en conceder una libertad absoluta a las partes para pactar su responsabilidad contractual o prestacional sin limitación alguna.

Sin embargo, en la misma jurisprudencia que se ha venido citando, la CSJ es clara en determinar que de una lectura literal del art. 1644 podría inferirse que las partes pueden limitar su responsabilidad, incluso hasta el punto tal de pactar exonerarse de la misma. Sobre este particular, la Sala de Casación Civil es contundente al establecer que:

Por lo dicho, el artículo 1644 del Código de Comercio no puede aplicarse en forma tal que equivaliese al reconocimiento de una potestad omnímoda, libérrima o absoluta a las partes, o una autorización normativa en blanco para pactar límites a la responsabilidad debitoria contractual tan amplia como la expuesta por el Tribunal, pues dicha facultad no puede ejercerse *ad nutum*, está sujeta a límites, en ocasiones por la naturaleza misma de la obligación, y las más de las veces, por normas imperativas, contra las cuales no es posible estipular:

“*ius publicum privatorum pactis mutari non potest*” (D.2.14.38, artículo 16 del Código Civil), *verbi gratia*, cuando comporta trasgresión del orden público, las buenas costumbres o exonera de todo el deber de prestación o, lo deja en términos tan irrisorios, inequivalentes o desequilibrados o, implica condonación del dolo o de la culpa grave, abuso de posición dominante contractual o de las condiciones de debilidad de una parte, o una estipulación negocial abusiva.

Aun cuando la sentencia es clara en determinar la potestad limitada que tienen las partes para pactar los límites indemnizatorios de la responsabilidad del transportador, no se establece, ni en la ley, ni por vía jurisprudencial, un piso que pueda servir de referencia para que dicho pacto no caiga en los vicios descritos en las citas anteriores. Corresponde, entonces, integrar las normas locales con aquellas que, como bien se sabe, se han formulado por la comunidad internacional, la cual ha hecho un esfuerzo significativo en determinar dichos montos. Así pues, en virtud del artículo 7 del Código de Comercio⁵¹, la sentencia en mención abre la posibilidad de que las partes convengan los límites indemnizatorios aplicables a su negocio jurídico, teniendo en cuenta alguno de los convenios internacionales que han sido abordados por este trabajo, siempre y cuando dicho pacto no contravenga las leyes nacionales, las buenas costumbres, ni el orden público, como se ha venido diciendo.

CONCLUSIONES

El transporte de cosas por mar representa alrededor del 90% del transporte de mercancías a nivel mundial (OMI, 2015). Tan innegable es su predominio e importancia que un solo buque con 18.300 contenedores, atascado en el Canal de Suez, puede detener el comercio mundial

⁵¹ ARTÍCULO 7o. <APLICACIÓN DE TRATADOS, CONVENCIONES Y COSTUMBRE INTERNACIONALES>. Los tratados o convenciones internacionales de comercio no ratificados por Colombia, la costumbre mercantil internacional que reúna las condiciones del artículo 3o., así como los principios generales del derecho comercial, podrán aplicarse a las cuestiones mercantiles que no puedan resolverse conforme a las reglas precedentes.

por cinco días. Este fue el caso del Evergiven; uno de los buques de contenedores más grandes del mundo que cada día que tuvo bloqueado el canal, representó una disminución del comercio mundial en un 12% (Braw, 2021). Un acontecimiento nunca antes visto en el mundo moderno, pues hoy en día las personas consumen productos importados en mayores cantidades sin saber exactamente de dónde provienen y, lo que es aún más importante, cómo llegaron hasta sus casas. Para ilustrar este aumento de los niveles de consumo, en 1975 se transportaban, en promedio, 242 toneladas de carga en 27 buques por el Canal de Suez, hoy en día se transportan más de 3.300 toneladas en más de 50 buques por este mismo canal al día (Ídem). Sin embargo, el transporte marítimo sigue pasando desapercibido y muchos siguen ignorando su esencialidad para el desarrollo del comercio mundial.

A lo largo de este trabajo se ha pretendido abordar de manera general el contrato de transporte de mercancías por mar bajo conocimiento de embarque, el conocimiento de embarque como documento fundamental del negocio jurídico, pero también de la responsabilidad del transportador; temática que también se abordó a grandes rasgos para, finalmente llegar a los límites indemnizatorios que rigen dicha responsabilidad en la comunidad internacional y en Colombia.

Ciertamente, es importante recordar que el contrato de transporte de mercancías por mar bajo conocimiento de embarque y el conocimiento de embarque constituyen la base de la responsabilidad contractual del transportador marítimo cuando exista pérdida, daño o retraso en la entrega de la carga encomendada. Además, por el desarrollo de la relación contractual estos contratos son usualmente de adhesión y tienen la gran mayoría de sus cláusulas preestablecidas.

Por otra parte, como se expuso en el Capítulo 3 de este trabajo, la comunidad internacional acudió a la creación de convenios internacionales para generar mayor seguridad jurídica a la hora de contratar y así estandarizar la práctica marítima mediante el

establecimiento de normas universales. Estos convenios han sido actualizados con el tiempo, según las necesidades y los avances de la industria y, por lo tanto, hoy en día existen como tal 3 convenios vigentes y 1 en mora de entrar en vigor. Ahora bien, estos convenios rigen los contratos y los conocimientos de embarque que se celebren en el marco del negocio jurídico y, por lo tanto, dichos documentos tendrán cláusulas específicas dependiendo del convenio al cual se sujeten. En este sentido, si el contrato y el B/L están regidos por las Reglas de La Haya Visby, el límite indemnizatorio será 666.67 DEG por bulto o unidad o 2 DEG por kilogramo o peso bruto transportado, si las partes no pactan uno distinto.

Sobre los convenios mencionados, es pertinente mencionar que -como fue dicho anteriormente- las Reglas de Rotterdam no han entrado en vigor, porque no se ha cumplido el requisito de ratificación de por lo menos 20 países; situación que nos genera varios interrogantes, puesto que, en nuestro criterio, son las reglas más completas y actualizadas, debido al estudio profundo que hizo la UNCITRAL sobre las necesidades que tenía el transporte marítimo al momento de hacerlas. En este sentido, no pretenden ser una mera unificación de reglas sobre el conocimiento de embarque, sino que son realmente un esfuerzo por regular la materia en su totalidad, abarcando todos los aspectos que esto implica. Por lo anterior, dentro del articulado de las Reglas de Rotterdam se tienen en cuenta novedades dentro del transporte marítimo, como lo es el documento electrónico de transporte, y, además, existen disposiciones ambientales, disposiciones sobre las etapas del transporte, establece el ejercicio de las acciones y la jurisdicción, acuerdos de arbitraje, validez de cláusulas contractuales, entre otras disposiciones que nunca habían existido en los convenios internacionales anteriores y que son fundamentales para la industria del siglo XXI.

Habiendo dicho lo anterior, estados como Estados Unidos y Reino Unido, que son potencias mundiales en el negocio marítimo deberían acogerse a dichas normas para incentivar que otros estados más pequeños también lo hagan. Esto no solo unificaría las normas aplicables

internacionalmente, sino que también fomentaría y facilitaría que países con menos influencia en el ámbito marítimo entraran en el negocio y pudieran competir equitativamente con estos países.

Como se desarrolló en el cuerpo del proyecto, en Colombia el marco jurídico que regula el derecho marítimo se encuentra compuesto principalmente por el Código de Comercio; una norma que fue expedida hace más de 50 años y que, por lo mismo, necesita de una revisión juiciosa para su actualización. Se ha formulado un proyecto de ley, como consecuencia de lo anterior, por medio del cual se pretende promulgar un “Código Marítimo” que regule las materias objeto de este trabajo a cabalidad. Incluso en el Artículo 220⁵² de dicho proyecto se establecen los límites indemnizatorios a la responsabilidad del transportador marítimo de carga bajo B/L y se establece como límite el mismo definido en las Reglas de La Haya-Visby, es

⁵² Artículo 220°. Límites indemnizatorios del transportador. No habrá lugar a límites indemnizatorios cuando la descripción y el valor de la mercancía hayan sido declaradas y se hagan constar en el conocimiento de embarque o documento de transporte. En caso contrario limitará su responsabilidad al equivalente a 666,67 DEG por paquete o unidad, o a dos (2) DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías extraviadas o dañadas, aplicándose el límite que resulte mayor.

Cuando se use un contenedor, pallet, o artículo similar de transporte para consolidar las mercancías, el número de paquetes o unidades descrito, como empacado en el conocimiento de embarque o documento de transporte será considerado el número de paquetes o unidades para la aplicación de este artículo en relación con dichas mercancías. De lo contrario la mercancía objeto del transporte será el paquete o la unidad.

El transportador no podrá tener el beneficio de esta limitación si se prueba que el daño resultó de un acto u omisión del transportador, hecho con la intención de causar el daño o cuando haya actuado temerariamente y con conocimiento de que tal daño probablemente ocurriría.

La declaración mencionada en el primer inciso del presente artículo si está contenida en el conocimiento de embarque o documento de transporte, será un principio de prueba, pero no será por sí misma obligatoria o concluyente respecto del transportador. De otro lado, el transportador no será responsable por daño o pérdida en relación con las mercancías si la naturaleza o el valor de las mismas han sido indebidamente informados por parte del cargador en forma deliberada.

Las mercancías inflamables, explosivas o peligrosas que han sido embarcadas sin el conocimiento y consentimiento del transportador podrán ser descargadas en cualquier lugar o destruidas o hechas inofensivas por el transportador sin que proceda compensación alguna por parte del transportador, y el cargador de tales mercancías será responsable por todos los daños y expensas que sobrevengan directa o indirectamente de dicho cargamento. Si tales mercancías fueran cargadas con el conocimiento y consentimiento del transportador y se tornarán peligrosas para el buque o su carga, podrán ser descargadas en cualquier lugar o destruidas o hechas inofensivas por el transportador sin incurrir en responsabilidad exceptuando una avería gruesa, si esta se presentara.

Los límites previstos en el presente artículo podrán ser aumentados por pacto entre las partes, pero no podrán ser reducidos.

decir, 666.67 DEG por bulto o unidad o 2 DEG por kilogramo o peso bruto transportado, si las partes no pactan uno superior distinto. De ser aprobado este proyecto, Colombia aplicaría los límites de uno de los convenios vigentes sin acogerse a él en su totalidad, lo cual resulta poco conveniente teniendo en cuenta que estos convenios se han hecho para regular la materia de forma uniforme y han sido escritos y desarrollados por expertos en la materia dentro de un esfuerzo por lograr normas coherentes y articuladas para todos los ordenamientos. Es así como resulta más eficiente y lógico ratificar un convenio y hacerlo parte de la legislación, en vez de crear normas que incorporen partes de diferentes convenios y terminan siendo una "cobija de retazos" que puede contener vacíos legales en la regulación de esta importante materia.

Resulta claro que Colombia no puede acogerse a las Reglas de Rotterdam aún, pues no han entrado en vigencia y falta cumplir la cuota de países para que sean ratificadas. Así las cosas, sería igual ratificarlas a no tener regulación en esta materia. Sin embargo, resulta extraño que teniendo el avance de las Reglas de Hamburgo, que sí están vigentes, Colombia decida establecer el límite de las Reglas de la Haya-Visby, que son anteriores a las de Hamburgo, sin acogerse en su totalidad al convenio, sino simplemente tomando el monto como referencia.

Para Colombia, el transporte de mercancías por mar es absolutamente esencial. De hecho, para el 2020 las toneladas de carga importada por vía marítima representaron el 98.2% del total nacional transportado (Dirección General Marítima [DIMAR], 2020). Es curioso que Colombia sea un país tan poco interesado en su territorio marítimo y todo lo que esto implica, teniendo en cuenta que tiene mar territorial en el pacífico y en el caribe, convirtiéndolo en una zona estratégica para el comercio mundial. Incluso, sobre esto es importante resaltar que, según la UNCTAD, somos el país mejor conectado en comercio marítimo de Sudamérica, pues de acuerdo con el índice de Conectividad de Transporte Transatlántico (LSCI) que realiza esta organización contamos con una calificación de 50,1 puntos y sólo nos supera Panamá en todo Latinoamérica (Portafolio, 2018). Colombia está en mora de apreciar los beneficios que otorga

su ubicación geográfica y de explotar su potencial marítimo para estar a la altura de lo que el comercio internacional le está pidiendo a gritos. Debe empezar por regular la materia de forma integral y clara, pues de esto depende el éxito de su desarrollo económico.

REFERENCIAS

- Anteproyecto de Ley. (2020. 15 de septiembre). "Por medio del cual se expide el Código Marítimo Colombiano y se dictan otras disposiciones". Versión 6.0. Dirección General Marítima [DIMAR].
- Asariotis, R., Baatz, Y. y Gaskell, N. (2000). Bills of Lading: Law and Contracts. MPG Books.
- Braw, E. (2021). What the Ever Given Taught the World. *Foreign Policy, Analysis*. En <https://foreignpolicy.com/2021/11/10/what-the-ever-given-taught-the-world/>
- Chien-Jui, C.T. (2019). Electronic Bills of Lading in the Light of the Rotterdam Rules 2009. The European Proceedings of Social & Behavioural Sciences. En <https://dx.doi.org/10.15405/epsbs.2018.12.03.19>
- Clarke, E. y Nicholas, A. (2020). Think Recoveries: Marine Cargo Recovery Claims - Burden of Proof. *Clyde&Co. Market Insight, Marine*. <https://www.clydeco.com/en/insights/2020/12/think-recoveries-marine-cargo-recovery-claims-burd>
- Código Civil [C.C.]. Ley 84. (1873, 26 de mayo). Congreso de la República. Diario oficial No. 2.867. http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/codigo_civil.html#1
- Código de Comercio [C.Com.]. Decreto 410. (1971, 27 de marzo). Presidente de la República en ejercicio de facultades extraordinarias. Diario oficial No. 33.339. http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/codigo_comercio.html
- Carriage Of Goods by Sea Act [COGSA], 46 United States Code §1304 (1936). <http://www.cargolaw.com/cogsa.html#responsibilities>
- Colinvaux, R. (1982). Carver's Carriage By Sea (13th ed., Vol. 1). Stevens & Sons.
- Convención internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque [Reglas de La Haya]. 25 de agosto de 1924. PDF.

Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías [Reglas de Hamburgo], 31 de marzo de 1978. PDF.

Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo [Reglas de Rotterdam], 11 de diciembre de 2008. PDF.

Corte Constitucional (Luis Ernesto Vargas Silva, M.P.). (2010, 9 de diciembre). Sentencia C-1008. <https://www.corteconstitucional.gov.co/RELATORIA/2010/C-1008-10.htm>

Cusman-Barriga, G. (2016). *La responsabilidad en el contrato de transporte marítimo de mercancías* [Tesis de pregrado en Derecho. Universidad de Piura]. PDF.

Dirección General Marítima [DIMAR]. (2020). Estadísticas anuales de transporte marítimo en Colombia. Ministerio de Defensa Nacional. En <https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/noticias/Estad%C3%ADsticas%20Anuales%20de%20Transporte%20Mar%C3%ADtimo%20en%20Colombia.pdf>

Domínguez Águila, R. (2010). Los límites al principio de reparación integral. *Revista chilena de derecho privado*, 15, 9-28.

Encyclopaedia Britannica. (s.f.). Affreightment. En International Law. <https://www.britannica.com/topic/affreightment>

Fernández-Quiroz, T. y López Quiroga, J. (2009). Las reglas de Rotterdam sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo. Actualidad Jurídica Uria Menéndez.

Franco, J.A. & Guzmán, J. V. (2011). Límites Indemnizatorios en el Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías en Colombia. *Revista E-Mercatoria*, 10(1), 2-28.

Gard. (2011). Gard guidance on bills of lading. *Gard Group*. PDF.

Gard Services AS. (2000). Dealing with cargo claims. *Gard, Insight* 159. <https://www.gard.no/web/updates/content/53021/dealing-with-cargo-claims>

- Gold, E. (2002). Gard handbook on P&I insurance. (5ta Ed.). Assuranceforeningen Gard-gjensidig.
- Guzmán, J.V. y Pino, M.M. (2011). El contrato de fletamento y sus principales diferencias con el contrato de transporte marítimo de mercancías. *Revista E-Mercatoria*, 10(1), 1-54.
- Hardy Ivamy, E.R. (1989). Carriage Of Goods By Sea (13th ed.). Butterworths.
- International Chamber of Commerce [ICC]. (2020). Incoterms Rules. *Resources for business, Incoterms Rules*. <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/>
- Jato, N.S. (2017). A critical analyses of the contracts of carriage of goods by sea by reference to international instruments such as the Hague-Visby Rules. En <https://www.grin.com/document/464528>
- James, C. (1926). Carriage of goods by sea. The Hague Rules. *University of Pennsylvania Law Review and American Law Register*, 74(7), 672-690.
- Jiménez, F.A. (2012). Contratos de Transporte Marítimo de Mercancías: del Harter Act norteamericano de 1893 a las Reglas de Rotterdam de 2008 y los tratados de libre comercio de Colombia con los Estados Unidos de América y la Unión Europea. *Revista de Derecho, Universidad del Norte*, (38), 109-141.
- Jiménez Valderrama, F. (2015). Las obligaciones del porteador en el contrato de transporte marítimo de mercancías. *Revista Chilena de Derecho*, 42(2), 515-543.
- Katsivela, M. (2010). Overview of Ocean Carrier Liability Exceptions Under the Rotterdam Rules and the Hague-Hague/Visby Rules. *Revue générale de droit*, 40(2), 413-466. <https://doi.org/10.7202/1026957ar>
- López, N. J. (1992). Chartering & Shipping Terms (11va Ed.). Barker & Howard LTD.
- Lopuski, J. (1987). Les principales lignes d'évolution du droit maritime privé: l'influence exercée par la pression des pays en développement. En *Le Droit Maritime Français*. París.

- Luddeke, C. (1993). *Lloyd's List Practical Guides - Marine Claims*. Lloyd's of London Press LTD.
- Marroquín, S. (2005). Sistema general de títulos valores en la República de Colombia. En Bancoldex, *Estudio régimen legal colombiano* (p.1-33). https://www.bancoldex.com/sites/default/files/266_4capitulo_ii_titulos_valores.pdf
- Organización Marítima Internacional [OMI]. (2015). “El transporte marítimo: indispensable para el mundo”, seleccionado como lema del día marítimo mundial de 2016. *IMO, Media Centre*. <https://www.imo.org/es/MediaCentre/PressBriefings/Paginas/47-WMD-theme-2016-.aspx>
- Pejovés, J.A. (2019). Sistema de responsabilidad del porteador en el transporte marítimo internacional de mercancías - las Reglas de La Haya vs. Reglas de Hamburgo. *Revista Mundo Marítimo*. En <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/sistemas-de-responsabilidad-del-porteador-en-el-transporte-maritimo-internacional-de-mercancias>
- Portafolio. (2018). Colombia, el mejor conectado de suramérica en comercio marítimo. *Economía*. En <https://www.portafolio.co/economia/colombia-el-mejor-conectado-de-suramerica-en-comercio-maritimo-522653>
- Protocolo por el que se modifica la convención internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque. Protocolo de Bruselas [Reglas de La Haya Visby]. 23 de febrero de 1968. PDF.
- Rozo Sordini, P.E. (1999). Las obligaciones de medios y de resultado y la responsabilidad de los médicos y de los abogados en el derecho italiano. *Revista de Derecho Privado*, 4, 139-150.
- Sandoval López, R. (2013). Análisis comparativo de las Reglas de Hamburgo y las Reglas de Rotterdam. *Revista Ius Praxis*. Universidad de Talca. 371-384.

- SC-2348. (2021, 16 de junio). Corte Suprema de Justicia (Álvaro Fernando García Restrepo, M.P). https://cortesuprema.gov.co/corte/wp-content/uploads/2021/07/SC2348-2021-2013-00141-01_1.pdf
- Sentencia No. 11001-3103-026-200-04366-01. (2011, 8 de septiembre). Corte Suprema de Justicia (William Namen Vargas, M.P.).
- Solarte, A. (2016). Las acciones "Iure Hereditatis" en la responsabilidad civil. En Castro. M. (2da Ed.). *Derecho de las Obligaciones* (pp. 395-429). Editorial Temis.
- Stevens, E.F. (1970). *Shipping Practice: with a consideration of the relevant law* (9a Ed.). The Pitman Press.
- Tetley, W. (1988). *Marine Cargo Claims* (3ra Ed.). International Shipping Publications.
- Todd, P. (1988). *Contracts for the carriage of goods by sea*. BSP Professional Books.
- Toledano, M. (2012). Las Reglas de Rotterdam. La Regulación del Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Mar. A. Emparanza Sobejano. *European Journal of Commercial Contract Law*, 4(1), 11-14.
- UNCTAD. (2017). *Review of Maritime Transport 2017 - Freight Rates and Maritime Transport Costs*. PDF.
- Williams, R. (2013). *Gards Guidance on Maritime Claims and Insurance*. Gard.
- Wilson, J.F. (2010). *Carriage of goods by sea* (7ma Ed.). Longman Pearson.

ANEXOS

ANEXO 1: CONOCIMIENTO DE EMBARQUE HAPAG-LLOYD

1. Definitions

- "Carrier"** means the party named on page 2 of this Bill of Lading.
- "Carriage"** means the whole or any part of the operations and services undertaken by the Carrier in respect of the Goods covered by this Bill of Lading.
- "Crew"** means the vessel's master, her officers, seamen and other persons directly or indirectly employed in the operation of the vessel as defined in section 478 of the German Commercial Code.
- "Hague Rules"** means the provisions of the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 23rd August, 1924 without the amendments by the Protocol signed at Brussels on 23rd February, 1968.
- "Hague-Visby Rules"** means the provisions of the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 23rd August, 1924 and includes the amendments by the Protocol signed at Brussels on 23rd February, 1968.
- "US COGSA"** means the US Carriage of Goods by Sea Act 1936.
- "Merchant"** includes the shipper, holder, consignee, receiver of the Goods or of this Bill of Lading, and any person owning or entitled to the possession of the Goods or this Bill of Lading.
- "Servants or Agents"** includes the master, officers and Crew of the vessel, owners, managers and operators of vessels (other than the Carrier), underlying carriers, whether acting as sub-carrier, connecting carrier, substitute carrier or bailee, sub-contractors, stevedores, terminal and groupage operators, road and rail transport operators and any independent contractors employed by the Carrier in the performance of the Carriage.
- "Goods"** means the whole or any part of the cargo received from the shipper and includes any equipment or Container not supplied by or on behalf of the Carrier.
- "Container"** includes any container, trailer, transportable tank, flat, or any similar article used to consolidate Goods and any equipment thereof or connected thereto.
- "Freight"** includes all charges payable to the Carrier in accordance with the applicable Tariff and this Bill of Lading.

2. Carrier's Tariff

The terms and conditions of the Carrier's applicable Tariff are incorporated herein, with particular attention drawn to the terms and conditions relating to Containers and vehicle damage and detention. The provisions relevant to the applicable Tariff can be acquired from the Carrier or his Agents upon request. The Carrier's standard Tariff can be accessed online at www.hapag-loyd.com. In the case of any inconsistency between this Bill of Lading and the applicable Tariff, this Bill of Lading shall prevail, except in cases relating to Freight.

3. Warranty

The Merchant warrants that in agreeing to the Terms and Conditions hereof he is, or has the authority of, the person owning or entitled to the possession of the Goods and this Bill of Lading.

4. Sub-Contracting and Indemnity

- (1) The Carrier shall be entitled to sub-contract on any terms whatsoever the whole or any part of the Carriage.
 - (2) The Merchant hereby agrees that no Servants or Agents, or shall be deemed to be liable with respect to the Goods or the Carriage as Carrier, bailee or otherwise. If, however, it shall be adjudged that any Servants or Agents are a carrier or bailee of the Goods or under any responsibility with respect thereto, all exemptions and limitations of and exoneration from liability provided by law or by the Terms and Conditions including the jurisdiction clause shall be available to such Servant or Agent. If any claim is made against any of the Servants or Agents, the Merchant shall indemnify the Carrier against all consequences thereof.
 - (3) The provisions of Clause 4 (2) shall extend to claims of whatsoever nature against other persons chartering space on the carrying vessel.
- ## 5. Carrier's Responsibility
- ### 1. Port-to-Port Shipment
- (a) When loss or damage has occurred between the time of loading of the Goods by the Carrier at the port of loading and the time of discharge by the Carrier at the port of discharge, the responsibility of the Carrier shall be determined in accordance with German law making the Hague Rules compulsively applicable. In the event the Bill of Lading has been issued in Germany or a country in which the Hague Rules are compulsively applicable and this Bill of Lading covers a shipment from or to Germany and such aforesaid country or between such aforesaid countries, the responsibility of the Carrier shall be determined in accordance with German law, making the Hague Rules compulsively applicable.
 - (b) The Carrier shall not be responsible for any fault of his personnel and of the vessel's Crew in cases of damage or loss caused by fire or explosion on board the vessel or caused by the navigation or management of the vessel, in the latter case save for damage or loss caused when executing measures which were predominantly taken in the interest of the Goods ("Error in Navigation and Fire Defenses").
 - (c) The Carrier shall not be responsible for any fault of other persons involved in the navigation or management of the vessel or on board the vessel or the Crew of a tug boat assisting the vessel, in cases of damage or loss caused by the navigation or the management of the vessel, save for damage or loss caused when executing measures which were predominantly taken in the interest of the Goods.
 - (d) Prior to loading and after discharge the Carrier is not deemed to have custody of the Goods. The Carrier is not responsible for acts or omissions of a terminal operator to which the Goods were submitted either by the Carrier or the Merchant. In the event that the Bill of Lading covers a shipment to or from the USA, however, US COGSA shall be applicable before the Goods are loaded on or after they are discharged from the vessel.
 - (e) Unless notice of loss or damage be given in writing to the Carrier or his agent at the port of discharge before or at the time of the removal of the Goods into the custody of the person entitled to delivery thereunder under the contract of Carriage, or, if the loss or damage is not apparent, within three (3) days, such removal shall be *prima facie* evidence of the delivery by the Carrier as described in this Bill of Lading and any such loss or damage which may have occurred to the Goods shall be deemed to be due to circumstances which are not the responsibility of the Carrier. The notice must clearly specify the damage. Notwithstanding the aforesaid, if a Container has been delivered to the Merchant, the Merchant must prove that the damage to or loss of the Goods did not occur during the period after delivery, when the Container was in the custody of the Merchant.
 - (f) Compensation shall be calculated by reference to the value of the Goods at the place and the time they are delivered to the Merchant, or at the place and the time they should have been delivered. For the purpose of determining the extent of the Carrier's liability for loss of or damage to the Goods, the sound value of the Goods is agreed to be the invoice value plus Freight and insurance if paid.
 - (g) In the event that the Bill of Lading covers a shipment from or to the USA US COGSA shall apply. US COGSA shall also be applicable before the Goods are loaded on or after they are discharged from the vessel in the USA.

2. Multimodal Transport

- (a) If the place of damage to or loss of the Goods is known, the responsibility of the Carrier is determined by the law which applies to this leg of Carriage.
 - (b) If it is established that loss or damage occurred during the port-to-port leg the "Error in Navigation and Fire Defenses" as per Clause 5 (1) (b) apply.
 - (c) If it is established that loss or damage occurred during the port-to-port leg for reasons stipulated in Clause 5 (1) (c) above, Clause 5 (1) (c) applies.
 - (d) In the event that part of the multimodal transport is a shipment to or from the USA and the damage to or loss of the Goods occurs at the time between the loading at the port of loading and the discharging at the port of discharge, US COGSA shall apply. US COGSA also applies before the Goods are loaded on or after they are discharged from the vessel in the USA.
 - (e) With respect to road Carriage between countries in Europe liability shall be determined in accordance with the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), dated May 19, 1956; and during rail Carriage between countries in Europe according to the International Agreement on Railway Transports (CIM), dated February 25, 1961 (or any amendments to this Convention or Agreement).
 - (f) Unless notice of loss or damage be given in writing to the Carrier or his agent at the port of discharge before or at the time of the removal of the Goods into the custody of the person entitled to delivery thereunder under the contract of Carriage, or, if the loss or damage is not apparent within seven (7) days, such removal shall be *prima facie* evidence of the delivery by the Carrier as described in this Bill of Lading. The notice must clearly specify the damage. Notwithstanding the aforesaid, if a Container has been delivered to the Merchant, the Merchant must prove that the damage to or loss of the Goods did not occur during the period after delivery, when the Container was in the custody of the Merchant.
 - (g) Compensation shall be calculated by reference to the value of the Goods at the time they were delivered to the Carrier or Carriage.
- 11. IN THE EVENT THAT THE LAW WHICH IS APPLICABLE UNDER CLAUSE 5 (2) (a) IS NOT MANDATORY AND PROVIDES FOR LIABILITY EXCEEDING 2 SDRS PER KILO, THE MAXIMUM LIABILITY SHALL BE 2 SDRS PER KILO OF THE GROSS WEIGHT OF THE GOODS LOST OR DAMAGED. SDRS MEANS SPECIAL DRAWING RIGHTS AS DEFINED BY THE INTERNATIONAL MONETARY FUND.**
- 12. THE SCOPE OF THE CARriage DURING WHICH LOSS OR DAMAGE OCCURRED IS NOT KNOWN, THE CARRIER'S MAXIMUM LIABILITY SHALL IN NO EVENT WHATSOEVER AND HOWEVER ARISING EXCEED 2 SDRS PER KILO OF GROSS WEIGHT OF THE GOODS LOST OR DAMAGED.**
- 13. THE CARRIER SHALL NOT BE ENTITLED TO THE BENEFIT OF THE LIMITATION OF LIABILITY PROVIDED FOR IN CLAUSE 5 (2) (h) AND (i) IF IT IS PROVED THAT THE DAMAGE RESULTED FROM AN ACT OR OMISSION OF THE CARRIER OR HIS SERVANTS OR AGENTS DONE WITH INTENT TO CAUSE DAMAGE, OR RECKLESSLY AND WITH KNOWLEDGE THAT DAMAGE WOULD PROBABLY RESULT. HOWEVER, IF THE LOSS OR DAMAGE HAS OCCURRED DURING THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA, THE CARRIER IS ENTITLED TO THE BENEFIT OF LIMITATION OF LIABILITY AS PROVIDED FOR IN CLAUSE 5 (2) (h) EXCEPT WHERE IT IS PROVED THAT THE DAMAGE RESULTED FROM AN ACT OR OMISSION OF THE CARRIER WITH INTENT TO CAUSE DAMAGE, OR RECKLESSLY AND WITH KNOWLEDGE**

THAT DAMAGE WOULD PROBABLY RESULT.

- (k) Subject to the applicable restrictions in statutory law and international conventions, the Carrier shall not be liable for damage caused by error in navigating or handling the vessel, including errors caused by the arrangement of group of tugs or pushers.
 - (3) Change of Destination by Merchant
In the event that the Merchant requests the Carrier to deliver the Goods at a port or place other than the port of discharge or the place of delivery originally designated in this Bill of Lading and the Carrier in its absolute discretion agrees to such request, such further Carriage will be undertaken on the basis that the Bill of Lading Terms and Conditions are to apply to such Carriage as if the ultimate destination agreed with the Merchant had been entered on page 2 of this Bill of Lading as the port of discharge or place of delivery.
- ## 6. Time for Suit
- In any event, the Carrier shall be discharged from all liability in respect of loss of or damage to the Goods, non-delivery, misdelivery, delay or any other loss or damage connected or related to the Carriage unless suit is brought within one (1) year after delivery of the Goods or the date when the Goods would have been delivered.
- ## 7. Sundry Liability Provisions
- ### (1) Hague Rules/Hague-Visby Rules
- In the event that suit is brought in a court other than the court as provided for in Clause 25 and such court contrary to Clause 25 accepts jurisdiction, then the Hague-Visby Rules are compulsively applicable, if this Bill of Lading has been issued in a country where the Hague-Visby Rules are compulsively applicable and the Carrier's liability shall not exceed 2SDRs per kilo of gross weight of the Goods lost or damaged; if this Bill of Lading has been issued in a country in which the Hague Rules apply, the Carrier's liability shall not exceed GBP 100 per package or unit.
- ### (2) US COGSA
- Notwithstanding any of the foregoing to the contrary, in the event that suit is brought in a court in the USA and such court, contrary to Clause 25, accepts jurisdiction, then US COGSA shall be compulsively applicable to this contract of Carriage. If this Bill of Lading covers a shipment to or from the USA, the provisions set forth in US COGSA shall also govern before the Goods are loaded on and after they are discharged from the vessel. The Carrier's maximum liability in respect to the Goods shall not exceed USD 500 per package or, where the Goods are not shipped in packages, USD 500 per customary freight unit unless the nature and value of the Goods has been declared by the Merchant and inserted in writing on page 2 of the Bill of Lading and said Merchant shall have paid the applicable *ad valorem* freight rate set forth in Carrier's Tariff.
- ### (3) Shipper's declared value
- The Merchant agrees and acknowledges that the Carrier has no knowledge of the value of the Goods and that compensation higher than that provided for herein may not be claimed unless the nature and value of such Goods have been declared by the Merchant, agreed to by the Carrier and inserted into the Bill of Lading before shipment. In addition the applicable *ad valorem* freight rate as set out in the Carrier's Tariff must be paid. Any partial loss or damage shall be adjusted pro rata on the basis of such declared value. If the declared value is higher than the actual value, the Carrier shall not be liable to pay compensation higher than the net invoice value of the Goods plus Freight and insurance if paid. Any references to letters of credit, import licenses, sales contracts, invoices, order number or details of any contract to which the Carrier is not a party when shown on page 2 of this Bill of Lading shall not be regarded as a declaration of value.
- ### (4) Limitation of Liability
- It is hereby agreed by the Merchant that the Carrier qualifies as a person entitled to limit liability under any Convention or Act pertaining to limitation of liability on maritime claims, whichever is applicable. The Carrier may be the ship-owner, charterer (including a slot-charterer), manager or operator of the vessel, or salvor rendering services in connection with salvage operations. If any claims are made against the Servants or Agents, they are entitled to avail themselves of the same limitation available to the Carrier.
- ### (5) Delay
- (a) Unless expressly agreed, the Carrier does not undertake that the Goods shall arrive at the port of discharge or place of delivery at any particular time or to meet any particular market or use, and the Carrier shall not be liable for any loss or damage caused by delay.
 - (b) Notwithstanding the foregoing, the Carrier is held responsible for the consequences of any delay, the Carrier's liability is limited to an amount equal to three times of the Freight unless any lower limitation applies. The limitation does not apply if it is proved that the delay in delivery resulted from an act or omission of the Carrier or of his Servants or Agents done with the intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.
- ### (6) Scope of Application and Exclusions
- (a) The rights, defenses, limitations and liberties of whatsoever nature provided for in this Bill of Lading shall apply in any action against the Carrier for loss or damage or delay, however occurring and whether the action be founded in contract or in tort.
 - (b) Save as otherwise provided herein, the Carrier shall in no circumstances whatsoever and however arising be liable for direct or indirect or consequential loss or damage or loss of profits, unless it is established the Carrier himself acted with the intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result. The Merchant shall indemnify the Carrier against any customs liabilities even if caused by loss of the Goods.

8. Shipper's Obligations

- If a Container has not been packed by or on behalf of the Carrier:
 - (1) The Carrier shall not be liable for loss of or damage to the Goods caused by:
 - (a) the manner in which the Container has been packed or
 - (b) the unsuitability of the Goods for Carriage in the Container supplied or
 - (c) the unsuitability or defective condition of the Container or the incorrect setting of any refrigeration controls thereof, provided that, if the Container has been supplied by or on behalf of the Carrier, this unsuitability or defective condition would have been apparent upon inspection by the Merchant at or prior to the time when the Container was packed or
 - (d) packing refrigerated Goods that are not at the correct temperature for Carriage.
 - (2) The Merchant shall indemnify the Carrier against any loss, damage, liability or expense whatsoever and however arising caused by one or more matters referred to in Clause 8 (1).
 - (3) With regard to refrigerated Goods, the Carrier shall be deemed to have fulfilled his obligations under the contract of Carriage and shall have no liability whatsoever if such refrigerated Goods are damaged in a temperature of minus 2.5 degrees Celsius in regard to any temperature indicated on page 2 of this Bill of Lading. The term "apparent good order and condition" when used in this Bill of Lading with reference to the Goods which require refrigeration does not mean that the Goods when received were verified by the Carrier as being at the temperature on page 2 of this Bill of Lading.
- Where a temperature is indicated the Carrier undertakes that the Container is equipped to maintain the temperature set by the Merchant. The Merchant remains responsible for the consequences of any temperature irregularities prior to receipt or after delivery by the Carrier.
- (4) Container with Goods packed by the Merchant shall be delivered to the Carrier with an intact high security seal in place, and the seal number noted in writing on this Bill of Lading by the Merchant. In the event the Container is not so sealed, the Carrier reserves the right, at Merchant's expense, to return the Container to the Merchant for resealing, or to affix a seal.

9. Inspection of Goods

The Carrier, any person to whom the Carrier has sub-contracted the Carriage or any person authorized by the Carrier, may be entitled, but under no obligation, to open any Container or package at any time and to inspect the Goods. If, by order of the authorities at any place, a Container has to be opened for the Goods to be inspected, the Carrier will not be liable for any loss or damage incurred as a result of such opening, unpacking, inspection or repacking. The Carrier shall be entitled to recover the costs of such opening, unpacking, inspection and repacking from the Merchant.

10. Carriage Affected by Condition of Goods

If it appears at any time that, due to their condition, the Goods cannot safely or properly be carried further or without incurring additional expense or taking any measure(s) in relation to the Container or the Goods, the Carrier may without notice to the Merchant take any measure(s) and/or incur any additional expense to carry or to continue the Carriage thereat, and/or seal or dispose of the Goods, and/or abandon the Carriage and/or store them ashore or afloat, under cover or in the open, at any place, whichever the Carrier, in his absolute discretion, considers most appropriate, which abandonment, storage, sale or disposal shall be deemed to constitute due delivery under this Bill of Lading. The Merchant shall indemnify the Carrier against any additional expense so incurred.

11. Goods

The shipper warrants to the Carrier that the particulars relating to the Goods as set out on page 2 have been checked by the shipper on receipt of this Bill of Lading and that such particulars, and any other particulars furnished by or on behalf of the shipper, are adequate and correct. The shipper also warrants that the Goods are lawful Goods and contain no contraband.

12. Merchant's Responsibility

- (1) All persons coming within the definition of Merchant in Clause 1 shall be jointly and severally liable to the Carrier for the fulfillment of all obligations and warranties undertaken by the Merchant either in this Bill of Lading, or required by law. The Merchant shall indemnify the Carrier against all loss, damage, expenses and fines, arising or resulting from any breach of these obligations and warranties.
- (2) The Merchant shall comply with all regulations or requirements of customs, ports and/or other authorities and shall bear and pay all duties, taxes, fines, imposts, expenses or losses (including Freight for any additional Carriage) incurred or suffered by reason of any failure to so comply, or by reason of any illegal, incorrect, or insufficient marking, number or addressing of the Goods or the discovery of any drugs, narcotics, slow poisons, or other illegal substances within Containers packed by the Merchant or inside Goods stored by the Merchant, or stamp duty imposed by any country, and shall indemnify the Carrier in respect thereof.
- (3) In Containers supplied by or on behalf of the Carrier are unpacked at the Merchant's premises, the Merchant is responsible for returning the empty Containers (free of any dangerous goods placards, labels or markings), with interiors brushed and clean, to the point or place designated by the Carrier, his Servants or Agents, within the time prescribed. Should a Container not be returned within the time prescribed in the Tariff, the Merchant shall be liable for any detention, loss or expenses which may arise from such non-return.

13. ISPS Code

- (1) The Merchant must comply with the requirements of the ISPS Code. If the Carrier is held liable by any State Authority or any other third party the Merchant will indemnify and hold the Carrier harmless from any damages resulting from the violation of the ISPS Code by the Merchant.
- (2) The Merchant undertakes to pay the Carrier any costs or expenses whatsoever arising out of or related to security regulations or measures required by the port facility or any relevant authority

- in accordance with the ISPS Code in relation to the Merchant's Goods.
- (3) The Carrier is entitled to deliver the vessel to a different port and to unload the Goods there if the authorities in the port of discharge have increased its level of security according to the ISPS Code after the Goods have been loaded.
- (4) The Merchant undertakes to compensate any costs and expenses suffered by the Carrier because of a delay of the vessel resulting from a violation of the ISPS Code by the Merchant.

14. Freight

- (1) Freight shall be deemed fully earned on receipt of the Goods by the Carrier and shall be paid and non-returnable in any event.
- (2) Freight has been calculated and must be paid on the basis of particulars furnished by or on behalf of the shipper. If the particulars furnished by or on behalf of the shipper are incorrect, liquidated damages must be paid to the Carrier, in accordance with the applicable Tariff.
- (3) All Freight shall be paid without any set-off or counterclaim unless the claim is not in dispute or confirmed by final court decision.
- (4) If the Merchant fails to pay the Freight when due, he shall be liable for all costs, liquidated damages in accordance with the applicable Tariff and in particular interest which accrues until payment.

15. Lien

The Carrier shall have a lien on the Goods and any documents relating thereto for all sums payable by the Merchant to the Carrier under this or any other contract and for general average contributions, to whomsoever due. The Carrier may exercise his lien at any time and in any place at his sole discretion, whether the contractual Carriage is completed or not. The Carrier's lien shall extend to cover the cost of recovering any sums due. The Carrier shall have the right to sell the Goods at public or private sale without notice to the Merchant. If the proceeds of this sale fail to cover the whole amount due, the Carrier is entitled to recover the deficit from the Merchant.

16. Optional Stowage and Deck Cargo

- (1) The Goods may be packed by the Carrier in Containers and consolidated with other goods in Containers.
- (2) Goods, whether or not packed in Containers, may be carried on deck or under deck without notice to the Merchant. All such Goods whether carried on deck or under deck, shall participate in general average.

17. Methods and Routes of Carriage

- (1) The Carrier may at any time and without notice to the Merchant:
 - (a) use any means of Carriage or storage whatsoever, including the utilization of railway, road vehicle or inland river services
 - (b) transfer the Goods from one conveyance to another, including but not limited to transshipping or carrying on another vessel or conveyance or by any other means of transport than that named on page 2
 - (c) unpack and remove Goods which have been packed into a Container and forward them in a Container or otherwise
 - (d) proceed by any route in his discretion (whether or not the nearest or most direct or customary or advertised route), at any speed, and proceed to or stay at any place or port whatsoever, once or more often and in any order
- (2) The Carrier may load the Goods at any place or port (whether or not such port is named on page 2 as the Port of Loading or Port of Discharge) and store the Goods temporarily at any place or port whatsoever, once or more often.
- (3) The Carrier may with any orders or recommendations given by any government or authority.
- (4) The liberties set out in this Clause 17 may be invoked by the Carrier for any purpose whatsoever, whether or not connected with the Carriage of the Goods, including loading or unloading other Goods, bunkering, undergoing repairs, adjusting instruments, picking up or landing any persons. Anything done in accordance with Clause 17 (1) or (4) any delay arising there from shall be deemed to be within the contractual Carriage and shall not be a deviation.

18. Matters Affecting Performance

If at any time the Carriage is or is likely to be affected by any hindrance, risk, danger, delay, difficulty or disadvantage of any kind including but not limited to war, civil commotion, political unrest, piracy, act of terrorism and threat thereof and however arising (even though the circumstances giving rise to such hindrance, risk, danger, delay, difficulty or disadvantage existed at the time this contract was entered into or when the Goods were received for the Carriage), then the Carrier (whether or not the Carriage is commenced) may, at its sole discretion and without prior notice to the Merchant, either:

- (1) carry the Goods to the contracted port of discharge or place of delivery, whichever is applicable, by an alternative route to that indicated on page 2 of this Bill of Lading or that which is usual for Goods consigned to that port of discharge or place of delivery and shall be entitled to charge such additional Freight; or
- (2) suspend the Carriage of the Goods and store them ashore or afloat and endeavor to forward them as soon as reasonably possible and shall be entitled to charge such storage costs and additional Freight; or
- (3) abandon the Carriage of the Goods and place them at the Merchant's disposal at any place or port which the Carrier may deem safe and convenient, whereupon the responsibility of the Carrier in respect of such Goods shall cease. The Merchant shall pay any additional costs of the Carriage to, and delivery and storage at, such place or port.

19. Dangerous Goods

- (1) No Goods which are, or may become, dangerous, inflammable or damaging (including radioactive materials), shall be tendered to the Carrier for Carriage without his express consent in writing, and without the Container as well as the Goods themselves being distinctly marked on the outside so as to indicate the nature and character of any such Goods and so as to comply with any applicable laws, regulations or requirements. If any such Goods are delivered to the Carrier without such written consent and/or marking, or if in the opinion of the Carrier the Goods are or are likely to become of a dangerous, inflammable or damaging nature, they may at any time be destroyed, disposed of, abandoned, or rendered harmless without compensation to the Merchant.
- (2) The Merchant warrants that the Goods are sufficiently packed in compliance with all laws or regulations and requirements with regard to the nature of the Goods.
- (3) Whether or not the Merchant was aware of the nature of the Goods, the Merchant shall indemnify the Carrier against all claims, losses, damages or expenses arising in consequence of the Carriage of such Goods.

(4) Nothing contained in this Clause shall deprive the Carrier of any of his rights provided for elsewhere.

20. Notification and Delivery

- (1) Any failure to give notification of the arrival of the Goods shall not involve the Carrier in any liability nor relieve the Merchant of any obligation hereunder.
- (2) The Merchant shall take delivery of the Goods within the time provided for in the Carrier's applicable Tariff. If the Merchant fails to do so the Carrier shall be entitled, without notice, to unpack the Goods if packed in Containers and/or to store the Goods ashore, afloat, in the open or under cover, at the sole risk of the Merchant. Such storage shall constitute due delivery hereunder, and thereupon the liability of the Carrier in respect of the Goods stored as aforesaid shall wholly cease, and the Merchant shall be responsible for the costs of such storage, as well as detention and demurrage.
- (3) If the Merchant fails to take delivery of the Goods within thirty days of delivery becoming due under Clause 20 (2), or if in the opinion of the Carrier they are likely to deteriorate, decay, become worthless or incur charges whether for storage or otherwise in excess of their value, the Carrier may, without prejudice to any other rights which he may have against the Merchant, without notice, sell, destroy or dispose of the Goods and apply any proceeds of sale in reduction of the sums due to the Carrier from the Merchant.
- (4) Notwithstanding to an earlier termination by virtue of law or any other clause of this Bill of Lading the responsibility of the Carrier shall cease and the Goods shall be considered to be delivered at their own risk and expense in every respect when taken into the custody of customs or other authorities.

21. FCL Multiple Bills of Lading

(1) Goods will only be delivered in a Container to the Merchant if all Bills of Lading in respect to the contents of the Container have been surrendered authorizing delivery to a single Merchant at a single place of delivery. In the event that this requirement is not fulfilled the Carrier may unpack the Container and, in respect of Goods for which Bills of Lading have been surrendered, deliver them to the Merchant on a LCL basis. Such delivery shall constitute due delivery hereunder, but will only be effected against payment by the Merchant of LCL service charges and any charges appropriate to LCL Goods (as laid down in the Tariff) together with the actual costs incurred for any additional services rendered.

(2) If this is an FCL multiple Bill of Lading (as evidenced by the qualification of the tally acknowledged on page 2 to be affected that it is "One of part cargoes in the Container"), then the Goods detailed on page 2 are said to comprise part of the contents of the Container indicated. If the Carrier is required to deliver the Goods to more than one Merchant and if all or part of the total Goods within the Container consists of bulk Goods or inappropriate Goods, or is or becomes mixed or unmarked or unidentifiable, the holders of Bills of Lading relating to Goods within the Container shall take delivery thereof (including any damaged portion) and bear any shortage in such proportions as the Carrier shall in his absolute discretion determine, and such delivery shall constitute due delivery hereunder.

22. General Average & Salvage

General average to be adjusted in any currency at any place selected by the Carrier and according to the York/Antwerp Rules 1974 as amended in 1990 and 1994. Any claims and/or disputes relating to general average shall exclusively subject to the laws and jurisdictions set out in Clause 25.

23. Both-to-Blame Collision

The Both-to-Blame Collision clause published by the Baltic and International Maritime Council and obtainable from the Carrier or his agents upon request is hereby incorporated into this Bill of Lading.

24. Validity

In the event that anything herein contained is inconsistent with any applicable International Convention or national law which cannot be departed from by private contract, the provisions hereof shall to the extent of such inconsistency but not further be null and void. Unless otherwise specifically agreed in writing between the Merchant and the Carrier, the Terms and Conditions of this Bill of Lading supersede any prior agreements between Merchant and Carrier.

25. Law and Jurisdiction

Except as otherwise provided specifically herein any claim or dispute arising under this Bill of Lading shall be governed by the law of the Federal Republic of Germany and determined in the Hamburg courts to the exclusion of the jurisdiction of the courts of any other place. In case the Carrier intends to sue the Merchant the Carrier has also the option to file a suit at the Merchant's place of business. In the event this clause is inapplicable under local law then jurisdiction and choice of law shall lie in either the port of loading or port of discharge at Carrier's option.

Shipper:



Carrier's Reference: | B/L-No.: | Page:

Export References:

Consignee (not negotiable unless consigned to order):

Forwarding Agent:

Notify Address (Carrier not responsible for failure to notify; see clause 20 (1) hereof):

Consignee's Reference:

Place of Receipt:

Vessel(s):

Voyage-No.:

Place of Delivery:

Port of Loading:

Port of Discharge:

Container Nos., Seal Nos., Marks and Nos. | Number and Kind of Packages, Description of Goods | Gross Weight: | Measurement:

NOT VALID SAMPLE

Shipper's declared Value [see clause 11 and 12]

Above Particulars as declared by Shipper. Without responsibility or warranty as to correctness by Carrier [see clause 11]

Total No. of Containers received by the Carrier: | Packages received by the Carrier:

RECEIVED by the Carrier from the Shipper in apparent good order and condition (unless otherwise noted herein) the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the box opposite entitled "Total No. of Containers/Packages received by the Carrier" for Carriage subject to all the terms and conditions hereof (INCLUDING THE TERMS AND CONDITIONS ON THE REVERSE HEREOF AND THE TERMS AND CONDITIONS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF) from the Place of Receipt or the Port of Loading, whichever is applicable, to the Port of Discharge or the Place of Delivery, whichever is applicable. One original Bill of Lading, duly endorsed, must be surrendered by the Merchant to the Carrier in exchange for the Goods or a delivery order. In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its terms and conditions whether printed, stamped or written, or otherwise incorporated, notwithstanding the non-signing of this Bill of Lading by the Merchant.
IN WITNESS WHEREOF the number of original Bills of Lading stated below all of this tenor and date has been signed, one of which being accomplished the others to stand void.

Movement:

Currency:

Charge	Rate	Basis	Wt/Vol/Val	P/C	Amount
--------	------	-------	------------	-----	--------

Place and date of issue:

Freight payable at: | Number of original Bs/L:

Total Freight Prepaid	Total Freight Collect	Total Freight
-----------------------	-----------------------	---------------

ANEXO 2: CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EVERGREEN LINE.



EVERGREEN LINE

A Joint Service Agreement

BILL OF LADING

(2) Shipper / Exporter

(5) Document No.

(6) Export References

(3) Consignee (complete name and address)

(7) Forwarding Agent-References

(4) Notify Party (complete name and address)

(8) Point and Country of Origin (for the Merchant's reference only)

(9) Also Notify Party (complete name and address)

(12) Pre-carriage by

(13) Place of Receipt/Date

SAN ANTONIO

(14) Ocean Vessel/Voy. No.

(15) Port of Loading

SAN ANTONIO

(10) Onward Inland Routing/Export Instructions (which are contracted separately by Merchants entirely for their own account and risk)

(16) Port of Discharge
BUENAVENTURA

(17) Place of Delivery
BUENAVENTURA

Particulars furnished by the Merchant

(18) Container No. And Seal No.
Marks & Nos.

(19) Quantity And
Kind of Packages

(20) Description of Goods

(21) Measurement (M³)
Gross Weight (KGS)

CONTAINER NO./SEAL NO.

360.0000 CBM
128,830.800 KGS

EGHU5004130/4RH/EMCJUA8072/1029 /00047 /	CASES	20785.800 KGS (REEFER HI-CUBE)
EISU5687456/4RH/EMCJUA9562/1029 /00043 /	CASES	21814.800 KGS (REEFER HI-CUBE)
EISU5698110/4RH/EMCJUA8052/1029 /00048 /	CASES	20785.800 KGS (REEFER HI-CUBE)
EMCU5211873/4RH/EMCJUA9662/1029 /00044 /	CASES	21814.800 KGS (REEFER HI-CUBE)
EMCU5246313/4RH/EMCJUA9692/1029	CASES	21814.800 KGS (REEFER HI-CUBE)
TEMU9075916/4RH/EMCJUA9712/1029 /00045 /	CASES	21814.800 KGS (REEFER HI-CUBE)
6 X 4RH		

* THE BALANCE OF BILL OF LADING SEE ATTACHED LIST *
TOTAL NUMBER OF ATTACHED 1 PAGE
"OCEAN FREIGHT COLLECT"
SHIPPER'S LOAD & COUNT
6174 CASES

(22) TOTAL NUMBER OF
CONTAINERS OR PACKAGES
(IN WORDS)

SIX(6) CONTAINERS ONLY

(24) FREIGHT & CHARGES

Revenue Tons

Rate

Per

Prepaid

Collect

AS ARRANGED

(25) B/L NO.
EGLV
731300081230

(27) Number of Original B(s)/L
THREE (3)

(29) Prepaid at

(30) Collect at
DESTINATION

(28) Place of B(s)/L Issue/Date
BUENAVENTURA AUG.26,2013

(31) Exchange Rate

(32) Exchange Rate

(26) Service Type/Mode
FCL/FCL O/O

(33) Laden on Board
AUG.25,2013
HANSA RONNEBURG
0542-055N
SAN ANTONIO

GLOBAL SHIPPING AGENCIES S.A.
As agent for the Carrier and the Vessel Provider Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd.
doing business as "Evergreen Line"

By _____



EVERGREEN LINE

A Joint Service Agreement

ATTACHMENT

B/L NO. EGLV7313000

ATTACHED LIST PAGE :1/1

(18)Container No.And Seal no.
Mark & Nos.

(19)Quantity And
Kind of Packages

(20)Description of Goods

EGHU5004130
N/M

1.029 CASES FRESH APPLES
21 PALLET

EISU5687456
N/M

1.029 CASES FRESH APPLES
21 PALLET

EISU5698110
N/M

1.029 CASES FRESH APPLES
21 PALLET

EMCU5211873
N/M

1.029 CASES FRESH APPLES
21 PALLET

EMCU5246313
N/M

1.029 CASES FRESH APPLES
21 PALLET

TEMU9075916
N/M

1.029 CASES FRESH APPLES
21 PALLET

CLEAN ON BOARD
REFRIGERATED CARGO
E-6158
REF.284

REEFER CONTAINER
TEMPERATURE SET AT 0 DEGREES CELSIUS

ANEXO 3: CONOCIMIENTO DE EMBARQUE ALAMBRE DE ACERO.

CODE NAME: "CONGENBILL". EDITION 1994

Shipper

BILL OF LADING

TO BE USED WITH CHARTER-PARTY B

BL NO. HBSDYQIU01

Reference No.

Consignee
TO ORDER

Notify: idJrcu

E.D

P

nRiGINAL

Vessel

BAYUQUAN, C-:::

Port of Discharge

DUEN AVENTURA, COLOMBIA

Shipper's description of goods

**415 COILS
HOT ROLLED ALLOY STEEL WIRE ROD**

Gross Weight

852.752MT

NON-NEGOTIABLE

Cargo condition as per P&I club surveyor's report TMS-1411036

- 1) Cargo stowed in the open yard and covering was unfolded before shipment.
- 2) Dust-stained on the surface, affected all coils.
- 3) Slightly rust-stained on the surface, affected all coils.
- 4) Rust-stained on the securing wires, affected all coils.
- 5) Partly scratched on the surface, affected all coils.
- 6) 1-10 circles partly buckled/waved/twisted, affected 90 coils.

N/M

SAY: FOUR HUNDRED AND FIFTEEN COILS ONLY

(of which NIL on deck: st Shipper's risk: the Charterer being responsible for loss or damage howsoever arising)

<p>freight payable per CHARTER-PARTY</p> <p>FREIGHT ADVANCE</p> <p>Received on account of freight</p> <p>Time allowed for loading days hours</p>	<p>SHIPPED at the Port of Loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely discharge.</p> <p>Weight, quantity, quality, condition, contents and value unknown.</p> <p>IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below: (of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void.)</p> <p>FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE: OVEIU.F.A.f</p>
--	--

<p>Freight payable to: BAYUQUAN, CHINA</p> <p>Number of original Bills: THREE (3)</p>	<p>Place and date of issue: 11th DEC 2014</p> <p>Signature: AS AGENT FOR AND ON BEHALF OF THE MAHENS AGENT 94# DP.pj@</p> <p>Y1 GLOU OCEAN FAVOR SHIPPING AGENCY COMPANY LIMITED</p>
---	---

C.15 Printed and issued by Willcor & Co. in partnership with J. J. & J. J. by authority of The Baltic and International Maritime Council (BIMCO) Copenhagen

[Signature]
AS AGENT

11667278680410

CODE NAME: "CONGEN131LL". EDITION 1994

BILL OF LADING

OLKO. IICMSBYQBUE02

TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES

Reference No.

Consignee TO ORDER

E.D.

P

Notify address

ORI(3INAI

Origin

Port of origin

BAYUQUAN, CHINA

Port of discharge

BUENAVENTURA, COLOMBIA

Shipper's description of goods

333COILS HOT ROLLED ALLOY STEEL WIRE ROD.

Gross Weight 685.549MT

Cargo condition as per P&I club surveyor's report TMS-1411036

- 1) Cargo stowed in the open yard and covering, as unfolded before shipment.
- 2) Rust-stained on the surface, affected all coils.
- 3) Slightly rust-stained on the surface, affected all coils.
- 4) Rust-stained on the securing wires, affected all coils.
- 5) Partly scratched on the surface, affected all coils.
- 6) 1-6 circles partly buckled/waved/twisted, affected 80 coils.

SAY: THREE HUNDRED AND THIRTY THREE COILS ONLY.

(of which NIL on deck; Shipper, risk: the Carrier being responsible for lost or damaged cargo arising)

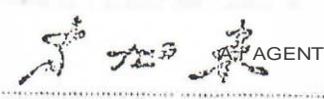
Freight payable as per CHARTER PARTY conditions FREIGHT ADVANCE. Received on account of freight:	SHIPPED at the Port of Loading in accordance with order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely discharge the goods specified above. Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value: unknown. IN WITNESS WHEREOF the Master or Agent of the said Vessel has signed this Bill of Lading in duplicate below all or three thereof, the date, and the place at which signed, and the name and position of the signatory. FOR CONDITIONS OF CARRIAGE see back of this Bill of Lading.
Time used for loading: days....., hours.	

Place of issue: BAYUQUAN, CHINA	Date of issue: 30TH NOV 2014
Number of original bills: THREE (3)	Signature: AS AGENT FOR AND ON BEHALF OF THE MASTER JACOBO ROCHA DO OCGO YINGKOU OCEAN FAVOR SHIPPING AGENCY COMPANY LIMITED

C.15

Printed and signed by Yingkou Ocean Favor Shipping Agency Company Limited, No. 01711515J, in No. 01711515B, by the Authority of the D&T of the Ministry of Marine Affairs (DIMCO) of the Republic of China.

11667278680999



**ANEXO 4: CONOCIMIENTO DE EMBARQUE UREA GRANULAR A
GRANEL.**

Shipper

BILL OF LADING

TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES

Consignee

LOUIS DREYFUS COMMODITIES COLOMBIA S.A.
CARRERA 7 NO. 7-52 TORRE APT. 10-01
BOGOTÁ COLOMBIA

ORIGINAL

Notify

LOUIS DREYFUS COMMODITIES COLOMBIA S.A.
CARRERA 7 NO. 7-52 TORRE APT. 10-01
BOGOTÁ COLOMBIA

vessel Pon of Loading

LOUISE BULKER VANTAI, CHINA

Port of discharge

BIJEN. VENTURA, COLOMBIA

Shipper's description of goods

Gross weight

GRANULAR UREA IN BULK I UREA GRANULAR A GRANEL

1800 MT

HS CODE: 31.02.10.10.00

FIL. VALUE: 28.00 USO /MT
TOTAL FREIGHT VALUE: 50.000 ISO

LOUIS DREYFUS

Clean on board, Freight payable as per charter party

(of which NIL on deck at Shipper's risk; the Carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)

Freight payable as per
CHARTER-PARTY dated 26, 06, 2013

Received on account of freight:

Time used for loading _____ days _____ hours

SHIPPED at the Port of loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above.

Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown.

IN WITNESS whereof the Master or agent of the said Vessel has signed 11/e number of Bills of lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void.

FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF

Freight payable at

Place and date of issue
YANTAI, CHINA 9TH, JULY 2013

Number of original B/L

3/3

Signature

For and on behalf of Master of MV LOUISE BULKER
YANTAI PORT OCEAN SHIPPING AGENCY CO., LTD.

as Agent only