

SANCHEZ CALERO, F.: «El contrato de transporte marítimo de mercancías. Según la Ley de 22 de diciembre de 1949, que introdujo las normas del Convenio de Bruselas de 1924». Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Delegación de Roma, Roma-Madrid, 1957; 206 págs.

Esta monografía incorpora a nuestra bibliografía jurídico-mercantil una positiva aportación sobre la Ley de 22 de diciembre de 1949 (LTM), que introduce las normas del Convenio de Bruselas de 1924, para la «unificación de ciertas reglas para los conocimientos de embarque en los buques mercantes». Salvo la somera exposición de Vidal Solá (*El conocimiento de embarque en el transporte marítimo*, Barcelona, 1955), sólo contábamos hasta ahora con las referencias que en los libros generales se hacían a la nueva ley, entre las cuales debe ser mencionada la más reciente inserción que en el Curso del profesor Garrigues (*Curso de Derecho Mercantil*, Madrid, 1957. 2.ª ed., II, revisada y puesta al día por E. Verdura), se han hecho de sus normas extravagantes en el sistema de nuestro tradicional ordenamiento jurídico.

I. Con clara conciencia de su objetivo—la exposición del conjunto normativo que representa la Ley de 22 de diciembre de 1949—Sánchez Calero acota, de acuerdo con la fragmentaria reglamentación establecida, su campo de trabajo. Esta consciente limitación no supone en ningún caso un desarrollo deslavazado de la materia, porque las oportunas referencias van llenando las lagunas que pudieran producirse. Y cuando ello es exigido por el rigor lógico del razonamiento, una síntesis de la cuestión se hace de acuerdo con la doctrina más autorizada, sin que falten las ocasiones en que el autor expone su postura personal en la cuestión.

En todo instante muestra Sánchez Calero su conocimiento de la literatura que sobre el tema se ha producido, y ello le permite, ante los casos dudosos que la introducción del Convenio ha suscitado en la experiencia jurídica de otros países, remitirse a la opinión común existente. Este conocimiento—facilitado por su puesto como colaborador del Instituto para la Unificación del Derecho privado de Roma—le permite, asimismo, abordar con seguridad los numerosos problemas interpretativos que la nueva LTM ofrece, acudiendo a los principios que la propia ley establece para su interpretación. Al ser una ley uniforme—«aunque su uniformidad no sea completa»—se hace preciso adecuar la construcción a las finalidades perseguidas: evitar conflictos de leyes y «colocar a los portadores españoles en unas condiciones semejantes» de responsabilidad en el campo de la competencia internacional. Pero ello no quiere decir que sean utilizables los criterios de interpretación válidos para la de los Tratados internacionales, sino que el intérprete español, en su tarea, tiene que «valorar como uno de los fines de la ley la tendencia a la unificación». Por tanto, aunque LTM sea una ley nacional, perteneciente a nuestro ordenamiento, los trazados—no muy seguros—del sistema de Derecho marítimo recogidos en el Código de comercio pierden interés a la hora de la comprensión del nuevo sistema en cuanto éste responde a una orientación distinta. Por otro lado, siendo una ley que tiene como principio inspirador proteger al cargador frente a la irresponsabilidad que contractualmente se atribuía al porteador,

este pensamiento también debe de presidir la tarea interpretativa. Mas cuando estos recursos no son suficientes, acude el autor, con una fina valoración jurídica, al examen de los intereses económicos, cuyo conflicto la ley quiere reglamentar—sin que por ello pierda la exposición su rigor lógico jurídico—. Y cuando se hace preciso—v. gr., aplicación de la limitación de deuda por actos propios dolosos—a los principios jurídicos de orden ético que rigen en nuestro ordenamiento común.

II. Estas consideraciones generales—que, juntamente, con la situación en el tiempo y en el espacio de la LTM—se contienen en los dos primeros capítulos del libro, permiten exponer, en rápida síntesis, el resto de las materias tratadas en el libro.

El ámbito de aplicación de la ley suscita—en nuestro ordenamiento como en los que han introducido precedentemente las normas del Convenio—numerosos problemas a pesar de las normas de límite con que la propia LTM ha intentado eliminarlos. La LTM no se aplica a todos los transportes de mercancía por mar, sino únicamente «al contrato de transporte internacional en las condiciones que expresa» la propia ley. Por ello son estudiados cuidadosamente los presupuestos de que depende su aplicación.

La figura del porteador y su posición jurídica es objeto de una atención especial por la LTM y su estudio se acomete en el capítulo III. Se señala la separación que, en el sistema de la LTM, se ha producido entre empresa de navegación y empresa de transporte—superponiéndose esta última a la primera cuando el naviero o el armador se compromete con un cargador de transporte—, así como el abandono de la concepción del fletamento como transporte. Las obligaciones del porteador se estudian siguiendo el sistema más común de exposición. Antes de iniciarse el viaje, cuidar de la navegabilidad del buque, cuidar en forma apropiada de la carga y de la estiba de las mercancías y la emisión del conocimiento—cuya falta no produce la nulidad del contrato, sino sólo la inaplicabilidad de LTM—. Durante el viaje, seguir la ruta marcada y custodiar debidamente el cargamento. Después del viaje, cuidar en forma apropiada de la descarga de las mercancías y entregar éstas al tenedor legitimado del conocimiento. La intervención de una empresa en la descarga produce una serie de problemas que son atendidos mediante la determinación del momento en que el transporte cesa, que es el jurídicamente relevante para determinar la duración de la responsabilidad del porteador.

La reglamentación del contrato sujeto a la LTM es objeto de un minucioso tratamiento en los capítulos IV y V. El conocimiento—cuyas funciones normales se ven acrecentadas con la de servir de presupuesto para la aplicación de la LTM—no es un título constitutivo, sino que en él «se incorpora el derecho derivado del contrato fundamental de poder retirar las mercancías cuando lleguen al puerto de destino». Su carácter causal y sus relaciones con la póliza de fletamento—cuyo contenido, para que surta efectos contra terceros, no ha de ser incompatible con el conocimiento—son objeto de suficiente consideración. Las menciones exigidas para el conocimiento se estudian en cuanto a su significación y relevancia para la posición jurídica de los intervinientes y para la validez del propio documento. El valor de la descripción de las mercancías, así como la eficacia de las re-

servas con que el porteador intenta enervar aquél, sólo mediante un adecuado desvelamiento de los intereses netamente contrapuestos puede solucionarse. Frente a la posición dominante sostiene Sánchez Calero la admisibilidad de la póliza de garantía, en cuanto no significa una exoneración de la responsabilidad del porteador. La regulación de los ejemplares y duplicados del conocimiento, así como la circulación de éste, se integra mediante las normas del Derecho común. Al referirse al conocimiento como título de tradición—estudiado de modo más somero, en cuanto que este aspecto afecta en menor grado a las relaciones entre el porteador y tenedor del conocimiento—se adhiere a la teoría de la representación, con las consecuencias que, en cuanto a la adquisición de la propiedad de las mercancías y a los problemas suscitados por la separación separada del título y de aquéllas, se deducen de esta teoría. Al no decirse por la LTM qué documentos son «similares» al conocimiento, se hace preciso el exámen de los que en el tráfico funcionan con esta pretensión. El conocimiento de embarque—que es el primeramente estudiado—incorpora, según el autor, el derecho a la entrega de las mercancías y atribuye la posesión mediatay, por tanto, su negociabilidad—de las mismas. La distinción de las órdenes de entrega propias e impropias se plantean en los términos tradicionales. Mientras las primeras—al contener una delegación y ser un título-valor de carácter causal—atribuyen el derecho a la entrega de una parte de las mercancías, las segundas no tienen carácter representativo y únicamente producen un derecho personal frente a su emitente. También se trata del conocimiento directo en este lugar, considerándose que documenta un sólo contrato y no un contrato con reexpedición. De los documentos complementarios se estudian la declaración de embarque, la orden de embarque y el recibo de embarque. Ninguno de los tres es título-valor y únicamente cumplen una función probatoria.

El tema de la responsabilidad del porteador requiere, naturalmente, un escrupuloso análisis, puesto que una de las finalidades esenciales del Convenio de Bruselas fué la de regular, mediante normas de derecho necesario, la extensión de las cláusulas de exoneración en los conocimientos. Toda la problemática interpretativa de los preceptos que la LTM dedica a este tema se encuentra transida por las dificultades que se derivan de ser la casuística recogida traslación de los términos ingleses, que, teniendo un determinado sentido jurídico en la práctica jurídica inglesa, resultan, en ocasiones, incoloros en los sistemas continentales. Por esto, tanto para la interpretación de las cláusulas generales como de la enumeración casuística, que, conjuntamente, constituyen el sistema de la ley, es ineludible la consideración de sus precedentes ingleses, así como de los diversos entendimientos que de ellas se han verificado por la doctrina y la jurisprudencia de los países que anteriormente habían adoptado como ley las normas del Convenio.

El artículo 11 de la LTM señala los límites cuantitativos dentro de los cuales responde el porteador. Desechando la caracterización de esta limitación como una limitación de responsabilidad, ya que lo limitado es la deuda, se expone el sistema de la LTM, que es el mismo del Convenio, aunque con dos particularidades: la fijación del valor de la mercancía se

hace basándose en el que tenía en el puerto de embarque; y la cantidad de 1.000 £ se ha convertido en 5.000 pesetas. Esta fijación es criticada por el autor, a la vista de las consecuencias que se producirán por el fenómeno de la constante devaluación de la moneda.

El último capítulo se dedica a exponer el sistema de la LTM en lo referente al ejercicio de las acciones de indemnización por pérdida o avería de las mercancías, que ha modificado parcialmente el sistema del C. de c. El plazo para el ejercicio de la acción de indemnización es de caducidad, ya que el origen del texto legislativo—las Reglas de la Haya—impone la referencia a la «limitation of action» sajona, similar a la institución continental de la caducidad.

Completan la monografía un apéndice con el texto de la ley de 1949—indicando, mediante el empleo de cursiva, las innovaciones, que, con relación a la traducción española del Convenio, contiene—y los correspondientes índices de fuentes y de materias.

III. Después de esta exposición de las materias tratadas en el libro comentado, no parece oportuno una crítica de puntos concretos. No importa que, en algunos, pueda discreparse ante la solución de un determinado problema o en la delimitación del objeto de estudio, ya que las posiciones mantenidas por el autor se encuentran siempre respaldadas por sólidos argumentos. Lo que importa es subrayar la rica problemática que la obra de Sánchez Calero contiene y la ponderación de sus soluciones, cuya exposición, a pesar de todo, no rompe en ninguna ocasión la armonía y proporción del trabajo. Desde un punto de vista más general, las dificultades con que, a cada paso, el autor ha tropezado en la interpretación de la LTM—debidas en gran parte a una defectuosa técnica de introducción en nuestro ordenamiento de las normas de un Convenio Internacional—plantean y llaman la atención sobre el problema y técnicas de la unificación del Derecho en un momento en que estas preocupaciones adquieren nueva fuerza en la consideración de los mercantilistas, cuyo campo de trabajo es el más propicio para esta tarea.

J. F. DUQUE