

## EL ARBITRAJE MARÍTIMO

JOSÉ DOMINGO RAY

EDYE, ROCHE, DE LA VEGA & RAY, ARGENTINA

Distinguido auditorio, espero que el aplauso se justifique al final.

Como señaló el doctor Cova Arria en la sesión inaugural, se cumple este año la segunda década de la Fundación de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo y de la serie de conferencias que se dictaron entonces, los maritimistas Key Pineos y Nicolas Hilly. Tuve el privilegio de participar en la Conferencia de Nick Hilly e integrar un terceto que se refirió entonces a temas de la unificación del Derecho Marítimo. Hoy tengo el placer, una vez más, porque han sido muchas, de estar con ustedes acá en Caracas, y sobre todo de haber experimentado anteayer, una nueva experiencia con motivo del suceso que desgraciadamente tuvo malas consecuencias en parte del país.

La preocupación por el futuro ha sido una constante de la Asociación Marítima venezolana. En 1980 se organizó un Seminario en la Isla de Margarita, con participación de los miembros más destacados del Comité Marítimo Internacional y se titulaba de THE MAY AND LOW TODAY AND TOMORROW. En 1993 se celebró el Primer Congreso Internacional titulado "Las Nuevas Tendencias Cara al Siglo XXI" y hoy en 1997 se realiza este II Congreso bajo el emblema "La Problemática Marítima del Tercer Milenio".

Como el presente es siempre un proyecto del futuro y a pesar de la dificultad de predecirlo, me limitará a señalar lo que vislumbro, en función de la información existente a la fecha, desgraciadamente no tengo la bola de cristal para poder decir qué va a pasar en ese milenio.

Debe tenerse en cuenta que en los últimos años de este siglo se han producido innovaciones fundamentales en materia económica y técnica, hoy día prevalece la computación, hay una tendencia a la globalización de la economía y a la privatización de actividades que antes estaban en manos del Estado. Todo ello ha influido sensiblemente en el Derecho Marítimo, al punto que concluido el tercer y último tomo de mi "Derecho a la Navegación", me encuentro que debo actualizarlo en infinidad de puntos.

En función del tema asignado, las soluciones propuestas con cara al tercer milenio para la unificación del régimen de la responsabilidad de transportista de mercaderías por agua, me referiré a los siguientes puntos: La falta de unificación de ese régimen y la importancia de obtenerla.

Los temas más candentes de la diversidad entre las reglas de La Haya - Visby y las reglas de Hamburgo, que son los dos sistemas internacionales que se encuentra en materia de estudio en la mayoría de las reuniones en que se asigne este tema al relator.

El desarrollo de la utilización del contenedor y del transporte multimodal, que se vincula totalmente al tema anterior.

El intercambio de datos por vía de la computación, que se sintetiza en las iniciales EDI, es decir Electrónica Data Interexchange y por último el régimen legal de las terminales, que se vincula a la responsabilidad del transportador.

La unificación del Derecho Marítimo es uno de los temas fundamentales que ha perseguido el Comité Marítimo Internacional, que este año celebró su Centenario. En el capítulo preliminar de una obra que yo siempre he recordado en mis trabajos, publicada en 1828 por el profesor de la Universidad de París Jean Marie De Parriseux, reproduce en su obra La Legislación Marítima en la Historia, hasta la sanción de la célebre ordenanza de 1681, la celebra ordenanza de Caulvert durante el reinado de Luis XIV y señalaba que una de las características fundamentales del Derecho Marítimo, era una uniformidad en el tiempo y en el espacio.

Las leyes del comercio marítimo producidas en todos los países por necesidades parecidas, tienen, por esa misma razón, una constante, un carácter de universalidad que permite aplicarles lo que Cicerón muy bien ha dicho del Derecho natural en de legibus: Non opinione se natura ius constitui. Es decir, que hasta ese entonces, a pesar de las diversidades que había en todas las instituciones, en el Derecho Marítimo había una constante y ha habido uniformidad, de ahí una frase que muchos de ustedes habrán oído, dice: "El peor Código Civil sería sin duda aquél que se destinara a todos los pueblos indistintamente y el peor Código Marítimo sería el que se dictara únicamente por el interés especial y la particular influencia de las costumbres de un solo pueblo".

Dicho esto y entrando al tema de la responsabilidad del transportador, podríamos decir que hay cuatro grandes sistemas. Primero, nos encontramos con los códigos latinos derivados del francés, el ejemplo es el venezolano, por decir uno de los tantos de Latinoamérica. El segundo sistema es el de la Convención de Bruselas en 1924, las denominadas Reglas de La Haya, inspiradas en la Hater Act de 1893 de Estados Unidos y complementada en 1968 con un Protocolo adicional, denominado Reglas de Visby. El tercero es el régimen de las reglas de Hamburgo de 1978. Y por último, hay algunos países que han combinado estos sistemas y han llegado a establecer un nuevo estatuto, como algunos países del norte de

Europa y como lo está proyectando Estados Unidos al enviar al Congreso, según me informó Hooper, el que fue presidente de la Asociación de Estados Unidos y Michael Stradler el profesor que trabajó mucho en ese proyecto, un proyecto que tiende a rectificar la vieja Ley Cogsa, de 1936 y que realmente es una ley antigua en la parte de limitación de responsabilidad y en el resto reproduce los principios de las reglas de La Haya.

Desde hace unos años y por sobre todo antes y después de la Conferencia de París, el profesor Francisco Berlingiere, preside un subcomité internacional que se ocupa fundamentalmente de este tema. En la reunión de Nockesut hace unos años, se propuso elaborar un proyecto que podría ser un texto, señalando los puntos fundamentales y de mayor interés sobre este aspecto de la responsabilidad del transportador, o de la regulación del contrato de transporte, como se le quiera denominar. Ese proyecto se dejó sin efecto, porque lo solicitó la delegación inglesa o la Asociación Británica de Derecho Marítimo, sobre la base de que era darle un cierto respaldo al otro estatuto que se había creado en las Reglas de Hamburgo y a la misma conclusión llegó en ese momento la Asociación Canadiense, porque dijo que era restarle jerarquía al nuevo estatuto que se había sancionado, que son las Reglas de Hamburgo de 1978.

Estos cuatro sistemas los he analizado en numerosas oportunidades y me voy a dar por supuesto, que si es necesario entrar en detalle con el mayor gusto lo haría, pero voy a señalar lo fundamental.

Los códigos latinos derivados del francés, desde mi punto de vista, consagran una serie de normas que son de carácter supletorio, es decir, que queda a las partes la libertad de establecer las condiciones, y ustedes saben que si se le deja al transportador establecer todas las cláusulas que rigen el contrato en el conocimiento, la situación de la contraparte no va a ser muy favorable. Por eso, algunos países como el nuestro en su época, antes de la sanción de la Ley de Navegación, le dieron carácter de orden público a normas que habían sido sancionadas con carácter supletorio, es decir, para entrar en ausencia de una regulación específica.

Las Reglas de La Haya - Visby es el sistema que prevalece en los países desarrollados y que le interesa fundamentalmente al transportador. En un trabajo que se publicó en 1978, a fines, en Buenos Aires, después de la Conferencia que aprobó las Reglas de Hamburgo y que se distribuyó acá en Margarita, en Venezuela, en la Isla de Margarita, cuando se realizó ese Seminario que acabo de mencionar, sintetice lo que era el sistema de las Reglas de Hamburgo y el sistema de las Reglas de Bruselas. La Convención de Bruselas establece que el transportador está obligado a poner el buque en condiciones de navegabilidad

absoluta y relativa para el cumplimiento del transporte, cuidar debidamente la carga y otorgar un conocimiento que individualice la mercadería y sus estados.

La responsabilidad del transportador resulta del incumplimiento del contrato, a menos que se consagren en el caso, y se pruebe una de las exoneraciones que hay, la obligación fundamental es cumplir con la debida diligencia, a fin de poner el buque en esas condiciones. Y luego se corona la enumeración de casos de exoneración con un principio que es que si se prueba que el perjuicio no deriva de culpa de su parte o de sus dependientes, no hay responsabilidad y con un sistema de establecer un tope máximo de limitaciones. Les vuelvo a decir que no puede ser más apretada y más sintética la referencia a este estatuto al que me voy a referir inmediatamente.

Las características de ese estatuto es que sigue el sistema anglosajón. Fue aprobado en 1924 con un número de representantes de países muy pequeños y siguió el sistema de las Reglas de La Haya que había preparado la International Law Association y como les vuelvo a decir, sigue el sistema tradicional de los conocimientos de la Haya - Visby y de COGSA de Estados Unidos, de 1893, del Senador Michel Harter que fue quien hizo el proyecto y tendió a establecer un equilibrio entre los intereses del transportador y los intereses de la .... y no sólo del transportador y de la carga sino principalmente de lo que está atrás de cada uno de estos titulares, que es el Seguro. Pero se dijo en 1968, precisamente el año que se establecía el régimen complementario que fue el Protocolo de 1968, se dijo en una reunión en Nueva Delhi que era necesario proteger o darle un mayor apoyo a los intereses de la CAR y fue así que UNCTAD, la Comisión para el Comercio y el Desarrollo de Naciones Unidas, le entregó la realización de esa tarea a UNSITRAL, que es la Comisión de Derecho Mercantil Internacional de Naciones Unidas.

Tuve la oportunidad de intervenir en esas sesiones preparatorias, no en las posteriores por razones de representación del Estado que no la tuve a mi cargo, y presidí ese grupo de trabajo y desde un principio señalé que el nuevo sistema era un sistema que no iba a ser agregar un protocolo más sino establecer una nueva regulación del contrato de transporte y ¿qué se hizo fundamentalmente? Con una prevalencia de la delegación francesa y del Profesor Selvit, de Noruega, se estableció un sistema completamente nuevo y armónico con respecto a la regulación de la responsabilidad del transportador, se siguió el sistema del Derecho Continental no el del tradicional del Common Law y se estableció un estatuto que se dice que era favorable a los intereses de la carga y que era una mejor distribución de los riesgos y que iba a disminuir el costo del transporte.

En el año de 1978, cuando se celebró la conferencia y yo tuve oportunidad de intervenir en el working group que aprobó ese sistema, y tuve también la ocasión de destacar los inconvenientes que veía para la consagración de este estatuto como sistema fundamental para el futuro. Desgraciadamente, no se tomaron en cuenta esas observaciones, se aprobó un proyecto que algunos países han incorporado a su legislación, han adherido 10 países importantes en ese autosentido y el resto son países continentales que tienen menos gravitación en materia del transporte de ultramar, pero desde luego, están todos interesados porque ustedes saben perfectamente que el costo del transporte incide en el costo de las mercaderías y en este costo ¿quién es el que las va a tener que soportar en última instancia? El consumidor. Por eso, después de aprobar estas reglas que consagró como principio fundamental de la responsabilidad la inversión de ese principio del Inciso Q de las Reglas de La Haya o de la Convención de Bruselas del 24, que no había responsabilidad si se aprobaba que no había culpa. Acá se estableció el Principio en forma positiva, que no hay responsabilidad si el transportador prueba que se tomaron todas las medidas razonables para evitar el daño, el perjuicio, la avería o la demora, que es una introducción que no figuraba en las Reglas de La Haya.

Así como se establece ese Principio, se establece otra serie de condiciones, algunas no tan favorables a la carga, como lo voy a señalar después con referencia al transporte multimodal, cuando se admite que, a pesar de emitir un conocimiento que cubre el transporte desde el puerto de origen al de destino o desde la fábrica hasta el de destino, se admite que se pueda excluir la responsabilidad del transportador cuando él debe contratar la de otros. Esto es para poner de manifiesto que a pesar de que en algunas oportunidades proponíamos soluciones que eran favorables para el consignatario de la carga, como estaba estructurado ya el sistema sometido a la conferencia diplomática, ni se tomaron en cuenta esas observaciones que fueron hechas.

Este es el tercer sistema que es el de las Reglas de Hamburgo y después, conjuntamente con esta propuesta que hay del .....de elaborar un proyecto, se constituye ese Comité Internacional que en la Conferencia de París, de 1990, se analiza, se comenta, presidido el Subcomité por el prof. Balingheri y nos encontramos con que este año, en la Conferencia de Amberes, con la cual se celebra el centenario del Comité, se hace un informe muy completo de toda la labor que se ha trabajado hasta ahora para encarar este sistema y buscar una solución.

Realmente es un problema que es importante y lo es tanto, que en una ocasión en que se dice en la reunión que cuál es el futuro, o los futuros trabajos del Comité Marítimo Internacional, y se levanta Richardson, representante de la Asociación Británica de Derecho Marítimo en esa oportunidad y dice: "no tan sólo es importante para el futuro, sino que es la razón de ..... del Comité Marítimo Internacional, es uno de los puntos fundamentales y de mayor interés". Y el problema es cómo se encara este tema porque se considera que elaborar una nueva Convención es introducir, lo que han hecho algunos países, un nuevo problema, un cuarto sistema combinando el de La Haya - Visby con el de las Reglas de Hamburgo.

A su vez, el representante de UNSITRAL señala que lo que deben hacer los países es incorporarse, primero, a las Reglas de Hamburgo, es decir, adherir o ratificar, y posteriormente, pedir la modificación de las reglas. Ustedes se imaginan que es un camino que se puede esbozar pero que los países no lo van a aceptar.

En una oportunidad, el año pasado en Madrid, recibí un trabajo que se le encargó a una sociedad especializada en este tema y en el cual dio un informe acerca de la reacción de los países con respecto a la posibilidad de la incorporación de las Reglas de Hamburgo y este informe era en el sentido de que no había una reacción positiva. Como les digo, no tengo la bola de cristal de lo que va a pasar en el futuro, pero en realidad es muy difícil decir si se van a consagrar en el futuro las Reglas de Hamburgo, que tienen en este momento poco respaldo por parte de los países desarrollados y transportadores, si va a triunfar la tesis de ese proyecto que han incorporado los Estados Unidos y que será presentado al Congreso eliminando uno de los puntos que son fundamentales de discusión: el tema de las llamadas "culpas náuticas". Ustedes saben que en Reglas de La Haya, el transportador debe cumplir con la debida diligencia en poner un buque en condiciones de navegabilidad para el transporte a realizar y para el cuidado fundamental de la carga, la navegabilidad absoluta y relativa y además, que tiene como causal de exoneración, si hay una falta náutica de Capitán o dependientes, o el menage of the ship, es decir, en el manejo técnico del buque.

Esta segunda norma es una de las exclusiones que generalmente, la mayoría está por la eliminación, pero el tema de las culpas náuticas es importante porque tiene trascendencia en los casos de abordajes, asistencia y salvamento y avería. Generalmente, en esos casos, hay siempre un error de tipo náutico y eliminar esto va a tener consecuencias en materia de Seguros. Más aún, cuando se hablaba de las Reglas de Hamburgo, era tal lo estricto de la responsabilidad por la dificultad muchas veces de probar que se tomaron todas las medidas razonables para evitar

el daño, que alguien dijo que era una especie de responsabilidad objetiva y se tuvo que dictar un common understanding, un principio de interpretación básica de la Convención, en el sentido de que el mismo estaba fundado en la culpa, igual que el sistema de las Reglas de La Haya.

Todos estos temas, como les digo a ustedes, el desarrollo es interesantísimo porque hace al régimen fundamental no sólo de la responsabilidad en el transporte y en marítimo, sino que implica pronunciarse sobre el régimen de la responsabilidad en Derecho y de ahí el interés que ofrece el tema.

Este es el panorama del punto fundamental que está enfocando, de acuerdo a lo que se resolvió en la asamblea última, el Comité Marítimo Internacional, es decir, cuál va a ser el régimen de responsabilidad en el Tercer Milenio y en ese sentido, no puedo dejar de mencionarles que en el trabajo que se preparó y que está en el documento elaborado para la conferencia que tuvimos en Amberes, se señala como puntos fundamentales, precisamente los que pensé que debíamos tocar, refiriéndonos al régimen de la responsabilidad en futuro, que es el sistema que se va a elegir, el problema del transporte multimodal, el de transmisión electrónica de la documentación; y por último, el problema de las terminales.

Con respecto al transporte multimodal, que es otro de los temas fundamentales de responsabilidad del transportador, les puedo decir que en mi país hace diez años que se está trabajando para elaborar un proyecto y todavía no se ha aprobado. Ustedes saben que hay distintos sistemas, que es establecer las causales en la ley. Hay otros como el llamado "Net system", que es red. Cuando se consigue localizar dónde se produce el daño, aplicar el régimen de responsabilidad que prevalece en ese sistema.

Después hay algo que los países del sector andino lo deben conocer, que es el régimen que se aprobó en Cartagena y que se inspiró, en gran parte, el Acuerdo de Cartagena, en unas reglas que había preparado UNCTAD y la Cámara Internacional de Comercio en 1991. Estas reglas se aplicarían cuando las partes estuvieran de acuerdo para el transporte multimodal, se tendría en cuenta las cláusulas del documento de transporte multimodal redactadas por la FIATA y por BINCO y UNIDRAFT. Esto lo he desarrollado cuando he tratado el tema del transporte multimodal y el Acuerdo de Cartagena fue un acuerdo especial que entiendo que fue ratificado, pero no sé si encuentra en vigencia. En este sentido, los amigos venezolanos me pueden dar una información así como los colombianos, mucho más completa de la que podría yo darles a ustedes.

Lo cierto es que en vez de establecer el sistema del Net system se buscó un sistema de exclusión de la responsabilidad en casos específicos y para la parte del transporte marítimo se mantiene la exoneración por culpas náuticas. El transporte multimodal es el transporte del futuro, el de la fábrica al lugar en que la va a utilizar la mercadería el consumidor, es el transporte fundamental, el llamado "house to house" y esto los pone en la necesidad de regular un sistema que contemple este punto. En este aspecto, sí podría ser interesante la eliminación de las culpas náuticas porque eso es algo muy típico que sólo funciona en la parte del transporte marítimo.

Con esto, les digo a ustedes que estamos en la parte de transporte multimodal en una proyección en los distintos países, en el nuestro hay un proyecto que sigue el Net system, está en el Congreso pero que en la Cámara de Diputados no fue aprobado y ahora están elaborando uno nuevo. Llevamos diez años y todavía no tenemos el texto definitivo.

No es muy preocupante porque dentro de la Ley de Navegación aplicando el sistema que tenemos nosotros de regulación del conocimiento directo, el sistema de la complementación del transportador contractual que establece el contrato con el transportador efectivo, y la responsabilidad de ambos, se pueden contemplar los problemas que plantea en ciertos puntos el transporte multimodal.

Con esto, doy por referido a este tema, porque no nos vamos a extender en demasía y hay que respetar a los demás oradores y sobre todo, al auditorio.

Llegamos al tema de la información o la sustitución de la documentación escrita por la documentación electrónica. Esto ha sido materia específica del tratamiento por parte de este Congreso en el día de ayer y a lo que se estableció allí, les puedo mencionar a ustedes un trabajo de un señor Boom, que dice: "Certain aspects of electronic bill of lading", y nos dice que el costo - a mí me parece quizás, que sea un poco exagerado, pero que el costo de la documentación en materia de los documentos constituye un 10-15% del total del costo del transporte y que ésta sería una gran ventaja que habría en el futuro si se exige el régimen de la documentación por vía electrónica. Esto implica una modificación porque tanto en las legislaciones nacionales como en las internacionales, siempre se está pensando que hay el otorgamiento de un documento a pedido del cargador, que es el conocimiento y eso es por vía escrita, y debe llevar la firma del transportador o de su agente o quien lo represente y como se sustituye cuando se trata simplemente de datos electrónicos que se ha dado a un ente que va a ser el que registra la información electrónica que podrá ser el transportador o podrá ser una compañía y se vincula a un tema también importante que es llamada "llave" la



llave es algo que tendría el cargador y que permitiría transferirla a otra persona para que en destino reciba las mercaderías quien fuere el beneficiario de la llave.

Yo les puedo decir a ustedes que en la República Argentina y creo que en la mayoría de los países, todavía este sistema no está desarrollado con la suficiente satisfacción. En un coloquio que tuvimos en 1983 en Viena, el Comité Marítimo Internacional recomendó sustituir el conocimiento por las llamadas "Cartas de Porte Marítima" "Sea way bills" que el otro día escuché aquí que dijo que era un conocimiento no negociable, si, las "Sea way bills" tienen la gran ventaja que se entrega por parte del transportador al cargador y este documento menciona el destinatario pero no es transferible mediante endoso como lo es el Conocimiento que ustedes saben que una de las características fundamentales del Conocimiento, aparte de ser una constancia de recibo de la carga y de documentar el transporte, implica también la posibilidad de transferirlo, es decir, es un título de crédito para quien tiene ese documento. Entonces se dice que con este nuevo sistemas las "way bills" se podría superar los fraudes que ha ocurrido con respecto al conocimiento

Yendo al tema este de la Documentación Electrónica, yo agrego algo más, que aparte de esto, habrá que tener en cuenta entonces, cuáles son las condiciones del transporte y las condiciones del transporte van a depender del régimen de responsabilidad que se haya establecido en el sistema legal, sea manteniendo los códigos actuales, que son muy atrasados, que son del siglo XIX, manteniendo el sistema de las reglas del Haya Visby, el sistema de las reglas de Hamburgo o el nuevo que se combine.

Este tema se complementa hoy día, una vez más, con lo que ha ocurrido en los puertos. En los puertos y sobre todo en la Argentina se ha privatizado, ya no se hace más el depósito en los almacenes fiscales, siempre hay intervención de la aduana pero se entrega a las llamadas terminales. Este problema de las terminales, determinó precisamente que se sancionara una Convención Internacional sobre terminales y se plantea ahora el problema de la responsabilidad de la terminal con respecto a la responsabilidad del transportador.

Concluye la responsabilidad del transportador cuando descarga las mercaderías y se trasladan a la terminal, la terminal se ocupa de recibir esas mercaderías y entregarlas en destino y la inversa cuando se produce la carga, recibe la terminal las mercaderías para ponerlas a bordo ¿cuál es la situación de estas terminales y la responsabilidad que hay?.

En un trabajo que tuve oportunidad de leer, el organizador de este Congreso, es un libro sobre Puertos del doctor Lovera, se hace precisamente referencia a este tema de las terminales y al respecto no quiero dejar de mencionar que en la conferencia de Eugenio Cornejo que la pronunció en Puerto La Cruz, sostuvo que no debía haber limitación de responsabilidad y que es lo que hoy están reclamando las terminales por la enorme responsabilidad que pueden tener por las mercaderías que reciben. A ello se refirió en ese trabajo de Lovera, Omar Franco comentando la Convención de Viena de 1991 que sigue el sistema internacional en materia de limitación para el transporte de mercaderías y Carlos Matheus, que desgraciadamente no está entre nosotros, analiza el tema y recuerda la aplicación de la cláusula Himalaya que fue debatida internacionalmente el caso de los estibadores y sostiene que si bien es admisible la delimitación de responsabilidad, debe ser una responsabilidad objetiva que no es la del transportador marítimo porque ya no regiría los problemas que se plantea al transportador marítimo desde que sería una terminal terrestre que está en tierra y que no se justificaría seguir el sistema tradicional de la culpa.

Con esto les he dado un panorama a ustedes de los temas que vamos a tener que encarar en el tercer milenio y si me tuvieran que decir que yo viera la bola de cristal y les dijera qué es lo que va a pasar, yo creo que el desarrollo por vía electrónica se va a desarrollar, no creo que desaparezca el conocimiento porque siempre que el cargador lo pida y quiera tener ese documento lo puede tener, pero la técnica va mucho más ligero a veces que lo que puede ser las predicciones nuestras y todo aparecería que va en esta dirección de admitir la documentación electrónica.

En la aduna argentina se ha instaurado un Sistema María Electrónico, pero ni se piensa en lo más mínimo adoptar este sistema electrónico para el transporte de mercaderías que se ha mencionado acá.

En cuanto a qué sistemas de responsabilidad se va a admitir dentro del Comité Marítimo Internacional y qué es lo que se va a consagrar, es difícil, porque yo creo que la solución estaría en seguir este sistema estructural del contrato de transporte con la responsabilidad desde el momento en que se recibe la carga hasta que se entrega y con las modalidades que debe de ser convenientes para la cobertura del seguro del buque y del seguro de la carga, teniendo como mira siempre en vista la reducción de los costos para el consumidor, porque eso es lo que en última instancia hay que tener en cuenta y esto lo señalaba Lord Diplock en un seminario que se realizó en Viena después de aprobarse las reglas de Hamburgo que dijo: "no estoy ni por uno ni por otro lo que pretendemos es buscar lo más conveniente para el consumidor" y en este aspecto, también tenemos que tomar muy en cuenta el sistema de las terminales que es otro problema que ha

habido en la Convención Internacional y que en nuestro país es candente porque hay una dificultad de contemplar los costos de la terminal en función de los trabajos que tienen que realizar y si el transportador entrega las mercaderías a través de la terminal o es la terminal las que las va a entregar retirándolas del buque y la responsabilidad del transportador cesa en el gancho. Yo creo que la responsabilidad debe ser hasta el momento de la entrega y desde el momento de la recepción que es el sistema tradicional.

Yo les decía hace unos minutos y no sé cuánto habrá transcurrido en mi exposición, que me interesa muchísimo más el diálogo que el monólogo, el monólogo cansa, el monólogo lleva a que una persona haga a veces lujo de erudición y lo que es constructivo es el diálogo, en ese sentido, vuelvo a lo que es la tradición y a lo que se ha señalado en materia académica como principal, que es el intercambio de opiniones. De manera que me he limitado a brindar un panorama y desde luego quedo a disposición de ustedes para cualquier punto que quieran en materia de consulta sobre lo que he expuesto. Muchas gracias por la atención dispensada.