

Arturo DÍAZ BRAVO

Arroyo, Ignacio, *La distribución del riesgo en el derecho marítimo* . 771

Ford Foundation han promovido una iniciativa posterior: la organización de una reunión intitulada "*Acces to Justice After the Publication of the Florence Project Series: Prospects for Future Action*", en el cual se reunirán, en octubre de 1979, personalidades políticas y de acción, tanto europeas como americanas.

Como conclusión de estas páginas, quisiera agregar que mi experiencia personal en la responsabilidad de la dirección de esta investigación, no obstante las crisis y las tensiones que son endémicas en un proyecto de tales dimensiones, ha sido la de una creciente convergencia de motivos y de valores: y he recibido una lección de colaboración internacional e interdisciplinaria.

Mauro CAPPELETTI

traducción de Héctor FIX-ZAMUDIO

ARROYO, Ignacio, *La distribución del riesgo en el derecho marítimo*, Madrid, 1977.

Aunque copiosa (desgraciadamente no en el medio mexicano) la producción doctrinal en el campo del derecho marítimo ofrece siempre aspectos novedosos e interesantes. El trabajo que ahora comentamos plantea —como el tema lo apunta— una faceta, quizá la más controvertida dentro del comercio marítimo, relativa a la responsabilidad del porteador de carga.

En efecto, tanto las leyes nacionales como los tratados internacionales ofrecen soluciones que, por una parte —como es sabido—, se apartan de las reglas en materia de responsabilidad civil terrestre tanto contractual como extracontractual y, por otra parte, que no siempre conducen a un justo equilibrio entre los intereses del naviero y los del propietario de la carga e incluso los de los aseguradores de uno y otra, habida cuenta de que —al menos hasta ahora— la distribución de los riesgos marítimos, cualquiera que sea el criterio legal de desplazamiento, se ha venido repartiendo sobre la base de primas de seguro entre cargadores y porteadores con la consecuencia de que —como afirma Arroyo— son los consumidores los que soportan tales primas como parte del precio de las mercancías que adquieren. Por ello son por demás trascendentes las respuestas que se den a las preguntas que el autor formula como punto de partida de su estudio: ¿es justa la actual distribución del riesgo?, ¿hasta dónde puede modificarse el equilibrio vigente sin producir efectos económicos desfavorables?, ¿a qué medios debe acudir para garantizar la puesta en práctica de una nueva reglamentación?

Con todo detenimiento, con base en amplia información de derecho comparado e internacional y acopio de doctrina, Arroyo examina la forma en que las legislaciones y la práctica atienden los diversos intereses en juego y las soluciones ofrecidas; por razón natural, particular atención le merece el Convenio de Bruselas de 1924 y sus repercusiones en el comercio marítimo. De modo claro expone la forma en que ha venido evolucionando en las leyes y en los tratados internacionales la responsabilidad de los porteadores marítimos, quienes desde fines del siglo XIX comenzaron a introducir en los conocimientos de embarque cláusulas sobre la limitación de su responsabilidad que los cargadores han debido aceptar como consecuencia de su necesidad del servicio, todo lo cual lleva al autor a tomar partido por la postura —que ahora ya nadie considera herética— según la cual “el principio de libertad contractual es válido sólo en aquellos casos en que las partes están en igualdad de condiciones”, y a proponer que, cuando no exista tal igualdad, un régimen imperativo debe suplir la autonomía de la voluntad.

Con ágil y sereno espíritu crítico Arroyo examina el Convenio de Bruselas de 1924, aunque admite que —con cierta medida— es justificable la limitación de la responsabilidad del naviero y concluye que las posibilidades de limitación y aun de exención, proclamadas por varias de las reglas del convenio —algunas de ellas redactadas con una vaguedad que se antoja deliberada—, resultan excesivas y por ello perjudiciales para los cargadores.

Por lo contrario, tampoco parece aconsejable, al menos de momento, imponer a los porteadores marítimos las responsabilidades civiles terrestres, particularmente la objetiva, pues ello conduciría a un brusco e inevitable encarecimiento de los fletes y de los seguros, una vez más en perjuicio de los cargadores y, por tanto, de los consumidores.

Como ésta, muchas otras reflexiones y sugerencias interesantes formula en su libro Ignacio Arroyo, de quien, por tanto, justamente debemos esperar la elaboración de un tratado sistemático, que le permitiría exponer puntos de vista que seguramente tiene sobre otros aspectos de la materia y que vendría a formar parte de la no muy abundante bibliografía de tratados de derecho marítimo en español.

Arturo DÍAZ BRAVO