

DAMAGE, DESTRUCTION AND CONSEQUENTIAL LOSS - SHOULD CARRIERS BE DIFFERENT FROM EVERYONE ELSE?*

Andrew Tettenborn

Professor of Commercial Law
Swansea University, United Kingdom

ABSTRACT

Art. IV rule 5(b) Hague-Visby Rules provides that where goods are lost the total amount recoverable shall be calculated by reference to their value at the place of delivery. This has no equivalent in the Hague Rules, and is the subject of divergent interpretations. English and French law regard it as legislating merely for a presumptive rule of valuation, leaving the precise measure of recovery to the courts of the forum state. Many other European systems, however, interpret it as a strict limitation of liability, preventing the application of «subjective value» to any award and capping damages at the value of the goods, analogous to Art. 23 of the CMR. This article examines both interpretations, and argues that that on the basis of the history of the provision and the coherence of the scheme behind the Hague-Visby Rules, the first interpretation must be the correct one. In addition it is argued that, in the light of the fact that the Rotterdam Rules take the opposite viewpoint, this should inform any decision whether to adopt those Rules.

Keywords: carriage of goods by sea, Hague-Visby Rules, Art. IV.5 (b), measure of damages for lost goods, presumptive rule for valuation of goods, limitation of liability.

Averías, pérdidas y daños consecuenciales. ¿Deberían ser los porteadores distintos de todos los demás?

RESUMEN

De acuerdo con el apartado 5.b) del art. IV de las Reglas de La Haya-Visby, la cantidad total debida en caso de pérdida de la mercancía será calculada conforme a su valor en el lugar de destino. La norma carece de equivalente en las Reglas de La Haya y ha dado lugar a interpretaciones divergentes. En el Derecho inglés y francés, se considera que se trata de una mera presunción en materia de valoración que, sin embargo, deja la determinación del importe exacto a los Tribunales del foro. En muchos otros ordenamientos europeos, por el contrario,

* Fecha de recepción del trabajo: 08/04/2013. Fecha de aceptación del trabajo: 20/05/2013.

se interpreta como una limitación a la responsabilidad del porteador, que previene la aplicación de un «valor subjetivo» a cualquier indemnización e impide que ésta sea superior al valor de la carga, de modo análogo a como sucede en el art. 25 CMR. El presente estudio analiza ambas interpretaciones y aboga por entender que, sobre la base de los antecedentes de la norma y la coherencia con el sistema que se vislumbra detrás de las Reglas de La Haya-Visby, habría de prevalecer la primera de ellas. Además, a la vista de que las Reglas de Rotterdam preconizan la solución opuesta, se subraya que ello debería tenerse en cuenta a la hora de tomar una decisión acerca de su ratificación o adopción.

Palabras clave: transporte marítimo de mercancías, art. IV.5.b) de las Reglas de La Haya-Visby, importe de la indemnización en caso de pérdida, presunción en materia de valoración de la mercancía, limitación de la responsabilidad.

SUMMARY: I. INTRODUCTION: THE MEASURE OF DAMAGES FOR LOSS OF GOODS CARRIED BY SEA.— II. HISTORY OF THE HAGUE-VISBY RULES, ART. IV R.5(B).—III. THE VIEW THAT ART. IV R.5(B) SHOULD NOT LIMIT LIABILITY.—IV. THE VIEW THAT ART. IV R.5(B) LIMITS LIABILITY.—V. DISCUSSION.—VI. FINAL THOUGHTS: ART. IV R.5(B) AND THE ROTTERDAM RULES.