

## FRAUDE MARÍTIMO DOCUMENTARIO, CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE



Este hecho se vive y golpea a la mayoría de los Estados del mundo sin distinción de ninguna clase y por ende involucra en la problemática a países como el nuestro en vías de desarrollo, que si bien han adelantado aperturas en lo tocante al comercio internacional a través de los renombrados acuerdos de libre comercio, permanecen vulnerables al fraude en general y en particular al marítimo.

No es posible abarcar, por su gran diversidad, todos los tipos de fraude marítimo, por lo que la orientación que daremos está directamente encaminada a minimizar solo un limitado tipo de fraude, el que involucra a los conocimientos de embarque, los contratos de fletamento, seguro marítimo y la desviación.

El fraude marítimo puede tener diversas formas de presentación. Hay fraude siempre que una persona engaña con

intención a otra en cuanto a algún hecho o circunstancia relacionadas con actividades marítimas que permite obtener injustamente un provecho económico (dinero o mercancías). El fraude con frecuencia va acompañado del uso indebido de los contratos de transporte o de documentos comerciales, tales como Conocimientos de Embarque, contratos de fletamento y pólizas de seguro marítimo.

Aunque no existe una definición generalizada y aceptada de fraude marítimo suele entenderse por tal; todo acto fraudulento relacionado con asuntos marítimos, incluso cuando esos actos no contengan los elementos de ocultación, engaño o falsedad que típicamente define el fraude desde el punto de vista legal. Hay por ejemplo actos de robo simple, piratería y baratería<sup>1</sup> que se incluyen generalmente en el fraude.

La Cámara de Comercio Internacional (CCI) en un folleto titulado *Guide to the Prevention of Maritime Fraud* (Guía para la Prevención del Fraude) dice que "existe fraude marítimo cuando una de las partes en una transacción comercial internacional, ya sea en calidad de comprador, vendedor armador, fletador, capitán de

buque, miembro de la tripulación, asegurador, banquero, comisionista o agente, "consiga injustamente, obtener dinero o mercancías de otra parte con la que, a primera vista, a contraindicio obligaciones mercantiles, financieras o de transporte. En algunos casos varias de esas partes actúan en colusión para defraudar a otro."

Dada la variedad de actos ilegales generalmente incluidos en la expresión "fraude marítimo", es difícil analizarlos todos y a fondo con sus variantes de actos ilegales que puedan producirse. A efectos de enunciación, se han señalado las siguientes categorías principales: 1) fraudes documentarios; 2) fraudes relacionados con los contratos de fletamento; 3) fraudes relacionados con el seguro marítimo; 4) fraudes de desviación.

### **Conocimiento de embarque y otros documentos**

Si bien son diversos los docu-





mentos que pueden ser utilizados en el fraude marítimo, el más importante y que se considera de mayor trascendencia y uso es el CONOCIMIENTO DE EMBARQUE, con sus bien conocidas funciones de ser recibo de las mercancías por el porteador, prueba del contrato de transporte de mercancías y, lo que es más importante, documento título o título representativo de las mercancías. Para mayor claridad cabe expresar que el Conocimiento de Embarque es el documento expedido fundamentalmente para atestiguar el hecho del comienzo de la ejecución de un contrato, probatorio de la realización efectiva del cargue en el buque, de la entidad aparente de ese cargamento y a propio tiempo de las condiciones contractuales de acuerdo con las cuales será transportado.

Si reúne la plenitud de los pormenores formales exigidos por la Ley Comercial (arts 621 y 768 del Código de Comercio) se convierte en un título valor representativo de las mercan-

cías, da derecho a la entrega de las mercancías en el puerto de destino a su legítimo tenedor.

Como en otros tipos de actividades comerciales, existe en la venta internacional de mercancías "zonas intermedias" entre el fraude claramente identificable, como es la falsificación de un Conocimiento de Embarque de mercancías no existentes o el envío de materiales sin valor en lugar de las mercancías especificadas en el conocimiento de embarque, y las violaciones del contrato próximas al fraude, como, por ejemplo, la expedición de mercancías de calidad inferior a la especificada en el contrato de compraventa internacional.

En uno de los extremos se encuentran, los conocimientos de embarque de mercancías completamente inexistentes, falsificados por falsos o inescrupulosos vendedores, que llegan inclusive a utilizar los formatos tipo o estándares de las navieras o, inventando compañías navieras totalmente simuladas e inexistentes.

Puede suceder y de hecho sucede que el buque distinguido en el Conocimiento de Embarque en el que se supone se ha cargado las mercancías este realmente en el puerto de embarque o pueda estar siendo reparado en astillero local o ubicado en otro país. Puede incluso que el buque sea completamente ficticio, simulado o

inexistente. También se falsifican documentos adicionales que normalmente acompañan al Conocimiento de Embarque en cualquier transacción especial, tales como los recibos de precio de venta o facturas comerciales, una póliza de seguro marítimo para el transporte o los certificados de origen, fitosanitarios y de inspección de la carga. Dado que la mayoría de esos documentos son de naturaleza simple y sin complejos caracteres especiales son fáciles de falsificar y se pueden conseguir fácilmente.



Una vez que el aparente e hipotético vendedor ha falsificado la documentación, el Conocimiento de Embarque, como documento título de las mercancías, se vende, acompañado de los documentos complementarios igualmente falsos, a un comprador que inocentemente espera recibir sus mercancías en el puerto de destino previsto. Cuando el buque recalca en el puerto, si es que recalca, o



llega sin las mercancías y el comprador descubre el fraude, el vendedor ya habrá desaparecido en algún lugar del mundo.

Otra forma se presenta cuando el vendedor expide mercancías de calidad o cantidad inferiores a las especificadas en el contrato de compraventa internacional que ha concertado con el comprador. Si la diferencia de cantidad o calidad es tal que la compañía de transporte marítimo la hace constar en el conocimiento de embarque, este se modifica ulteriormente para ocultarlo. Generalmente, la diferencia de cantidad o calidad son de tal naturaleza que el transportador no las advierte, y es que mayormente se utiliza la modalidad FCL (FULL CONTAINER LOAD) carga contenedorizada que viaja

de domicilio a domicilio ( o de puerto a puerto) en la que el embarcador arruma la mercancía dentro del contenedor y lo sella, lo cual implica que solo se entrega directamente en las bodegas del destinatario no pudiendo ser abierto salvo verificación aduanera. Al respecto debe tenerse en cuenta que el contenedor transportado en esta forma no puede ser abierto por el transportador, el capitán de la nave o los miembros de la tripulación, sus agentes y/o dependientes, para constatar el estado y naturaleza de las mercancías en él embaladas o consolidadas por que de acuerdo con la legislación aduanera pertinente la Autoridad Aduanera -(para el caso colombiano la DIAN) es la única autorizada por ley para romper los precintos - sellos aduaneros - que los contenedores tienen en sus puertas y en el evento de hacerlo la misma autoridad proceda a colocar otro con distinta numeración para remplazar los anteriores.

Esa es la razón por la cual en el conocimiento de embarque se colocan las letras S.T. C (Said To Contain ), es decir, Dice Contener, ello por que al transportador no le consta la carga que en realidad está consolidada en el contenedor y no lo puede verificar, por que la propia ley se lo prohíbe.

Este caso es frecuente cuando



se trata de mercancías previamente embaladas en uno o varios contenedores. De ese modo puede presentarse al comprador un Conocimiento de Embarque "válido" y "limpio", de manera conjunta con los otros documentos y perfectamente auténtico, tales como la póliza de seguros y la factura comercial, o falsificados, como podría ser un certificado de inspección. No es raro que lo que se expida en lugar de las mercancías compradas sea cualquier material de relleno y sin ningún valor comercial.

Son fraudes que pueden cometerse debido al desarrollo de un sistema de comercio que esta basado en el envío de un Conocimiento de Embarque, Aún hoy existente, acompañado de otros



documentos complementarios, que representa las mercancías y que permite la venta de estas mediante la simple transferencia de documentos. Basándose en la declaración o afirmación, que hace el transportador marítimo en el Conocimiento de Embarque que las mercancías han sido cargadas a bordo del buque y fiándose del control relativamente superficial que de esas mercancías a efectuado el propio transportador al proceder a la carga, el comprador está dispuesto a pagar el precio de compra a cambio de los documentos representativos de las mercancías. Cuando más, el comprador puede insistir en la presentación de un certificado, en el que se indique que una agencia independiente de inspección y/o certificación ha

examinado las mercancías para determinar su cantidad, calidad y cantidad, y de pronto su carga a bordo del buque que la ha de transportar al puerto de destino. En relación a este tipo de fraude documentario cometido por el hipotético vendedor, se puede manifestar lo siguiente: Salvo raras excepciones, los rasgos más comunes de estos fraudes documentarios son los siguientes:

- Compraventa internacional utilizando los incoterm C.I.F. o C&F.,
- Pago mediante crédito documentario (carta de crédito).
- Personas comerciales (contrapartes) nuevas y/o poco conocidas.
- El armador, capitán y tripulación son casi siempre inocentes.
- Las víctimas suelen ser de un país en desarrollo, resientes en la comercialización.
- La víctima no tiene recurso alguno contra los aseguradores o los armadores.

Como hemos manifestado, estas compraventas internacionales documentarias de mercancías se efectúan frecuentemente por conducto de intermediarios financieros (bancos) internacionales, mediante la apertura por el comprador de una carta de crédito en un banco de su propio domicilio o país, el cual se pone a su vez de acuerdo con un banco del país del vendedor

para pagar a esté último el precio de compraventa de las mercancías contra presentación de los documentos requeridos. Los detalles dependen del acuerdo concertado entre comprador y vendedor en el contrato de compraventa internacional., en el que se incluye el nombre del o los bancos en que se abrirá y negociará la carta de crédito o al que han de presentarse los documentos especificados en el contrato y/o requeridos por el intermediario bancario.

Los documentos que requerirá el comprador varían según las circunstancias, pero entre ellos figurara invariablemente el Conocimiento de Embarque. El comprador, al pedir a su banco local que abra una carta de crédito, especificará los



documentos concretos que se requieren y las condiciones de venta. Ateniéndose a las condiciones de la carta de crédito, el banco pagador del país del vendedor examinará los documentos presentados por este para asegurarse que se ajustan exactamente a las condiciones estipuladas por el comprador en la carta de crédito. El banco pagador examina generalmente esos documentos basándose en las normas que figuran en los usos y practicas uniformes en materia de crédito documentario publicados bajo los auspicios de la Cámara de Comercio Internacional (CCI) y en virtud de los cuales el banco solo está obligado a examinar los documentos en sí, pero no a averiguar si las mercancías existen realmente o han sido embarcadas.<sup>2</sup>

Otra forma de fraude documentario a nivel marítimo consiste en el uso indebido o la falsificación de los documentos de transporte por el comprador. No es anormal que los buques lleguen a su destino antes de que el consignatario de la mercancía reciba el conocimiento de embarque. En tales casos, y por lo general el armador transportador, almacena la carga hasta que se le presenten los conocimientos de embarque originales. Sin embargo, por razones comerciales, muchas líneas navieras entregan las mercancías a cambio de cartas de garantía. Ello a fin de pro-

tegerse de la posibilidad que un ulterior tenedor en legítima forma del conocimiento de embarque les exija a posteriori la entrega de la mercancía.

Los fraudes se producen cuando un comprador inescrupuloso, habiendo recibido la mercancía por ese procedimiento, vende seguidamente el conocimiento de embarque a un tercer comprador estando la mercancía en ruta. Cuando el nuevo tenedor (de buena fe) del conocimiento de embarque presenta este y reclama la entrega de la mercancía transportada y amparada con el Conocimiento de Embarque, el armador transportador se encuentra en una situación delicada. Lo que sucede seguidamente, es que no se puede localizar al presunto consignatario inicial de la mercancía, y el armador transportador se ve obligado a indemnizar a la persona (legítimo tenedor) que presenta el conocimiento de embarque.

Otra variante del fraude documentario por parte del comprador puede producirse en caso de pago contra documentos, procedimiento en virtud del cual el vendedor expide las mercancías, y tramita los documentos al intermediario financiero -banco- negociador en el país del comprador, para que este los entregue cuando reciba el pago. En tales circunstancias lo que en principio tiene que

hacer el comprador, después de recibir los documentos, es presentarlos a los agentes marítimos o comerciales de la compañía naviera para hacerse cargo de las mercancías. No obstante, para facilitar los tramites aduaneros, los vendedores envían generalmente copias no negociables de los conocimientos de embarque y copias de las facturas, directamente a los compradores, algunos de los cuales, desprovistos de cualquier escrúpulo, proceden a falsificarlos para hacerlos pasar como originales (poniendo incluso sellos falsificados de los bancos), presentan esos documentos falsificados a los agentes de los navieros y se apoderan de la mercancía. Posteriormente, el vendedor comprueba que los documentos originales están todavía en el banco, pero que las mercancías han desaparecido, lo que obliga a presentar una demanda contra el armador transportador por no entrega de la carga.

Otro tipo, aunque no menos frecuente de fraude documentario es el de la falsificación de las cartas de crédito. Este tipo de fraude, relativamente complicado, consiste en que el vendedor y el comprador actúan en complicidad como partes de un grupo, que envía cartas de crédito falsificadas que se supone que un banco de un país envía a un banco corresponsal en otro país. Es



evidente que la mayoría de esos grupos no se preocupan de preparar sus propios formularios de cartas de crédito, sino que generalmente utilizan formularios auténticos en blanco que les ha proporcionado un empleado bancario. Con el formulario consiguen también detalles sobre el sistema de numeración del banco, que es un importante requisito para que el banco intermediario acepte el documento -falsificado-.

que no existía ningún crédito válido. Elemento esencial de este tipo de fraude es conseguir que el banco pagador no verifique con el banco emisor la existencia del crédito. Esta confirmación generalmente solo se pide cuando el crédito es de una cuantía considerable o sobrepasa una cuantía que el banco tiene como techo, por lo que este tipo de fraude suele darse sobre cantidades menores a un millón de dólares. Por

remiten una carta de crédito falsificada directamente al vendedor. Algunos compradores se han dejado engañar, al parecer por esta práctica y han enviado las mercancías antes de que el banco intermediario designado les confirme la existencia del crédito. Cuando la negativa del banco a pagar pone de relieve la existencia del fraude, las mercancías se encuentran ya en destino y fueron retiradas, o se encuentran en altamar o, al



Obtenidos los documentos de transporte requeridos que se mencionan en la carta de crédito - ya sea falsificándolos, ya exponiendo carga sin valor real-, se presentan los documentos al banco pagador de la carta de crédito, cobra el valor de la cuenta y desaparece. Cuando el banco pagador remite los documentos al banco emisor para obtener el reembolso, se encuentra con

aumento de la frecuencia de este tipo de fraude, los bancos están modificando, mejorando y reforzando sus procedimientos al respecto.

También procede otro tipo de fraude documentario que consiste en falsificar cartas de crédito, en la que los presuntos compradores entablan negociaciones normales para la compra de mercancías y

llegar al puerto de destino, con frecuencia desaparecen de los muelles y almacenes del puerto pese a todos los esfuerzos que hace el cargador para recuperarlas.

#### **Contratos de fletamento**

Estos fraudes son cometidos por el fletador contra el armador al que no paga el precio del fletamento, o los cometidos por el armador contra el fletador o los



cargadores, mediante pérdida de flete adicional. Una variación de este mismo tema es el caso del subfletador que defrauda el fletador por tiempo, al armador y a los cargadores.

En los fraudes cometidos por el fletador, este fleta un buque por tiempo determinado (o adelanta un contrato de arrendamiento a casco desnudo) comprometiéndose a pagar el flete a intervalos determina-

mercancías, el fletador expide conocimientos de embarque, cobra los fletes y deja de pagar al armador. Lo propio es que el fletador desaparezca o entre en liquidación. Para entonces, las mercancías ya se encuentran a bordo del buque y el armador en una difícil situación. Si los conocimientos de embarque han sido firmados por el capitán, o en su nombre, sin reserva alguna o referencia a un contrato de

serie de acreedores afectados, cuyo principal recurso es embargar el combustible proporcionado por los fletadores.

A propósito de este tipo de fraudes debe tenerse en cuenta que la mayoría de los usuarios del servicio de transporte marítimo, desconocen la existencia de contratos de fletamento cuando envían las mercancías. Es raro, en efecto, que en los conocimientos de embarque se



dos, y posteriormente vuelve a fletarlo por cuenta propia por viaje, disponiendo de él como si fuera el armador, o establece un servicio de línea regular. En ambos casos, el fletador está preparado y dispuesto a transportar mercancías de terceros. En este tipo de operaciones es frecuente que se ofrezca a los posibles usuarios una tasa de flete especial o favorable. Tan pronto como estén cargadas las

fletamento, el armador está obligado a entregar la carga en destino.

Algunos armadores consiguen pagos adicionales de los propietarios de las cargas en concepto de flete, pero otros no tienen más remedio que soportar la pérdida. Los problemas se agravan cuando los falsos fletadores abandonan los puertos de carga, y a una

haga referencia a ellos.

Los fraudes cometidos por los armadores contra los fletadores o los cargadores son más frecuentes en épocas de conflicto, crisis o divergencia. Caso típico es el del buque fletado que arriba ha puerto intermedio convenientemente situado, por causa de presuntas reparaciones y el consiguiente embargado por un hipotético acreedor por facturas adeuda-



das. Posteriormente, se vende el buque por orden judicial. Dado, en tales circunstancias, el comprador adquiere el buque libre de toda carga, incluidas las obligaciones asumidas por el propietario anterior en virtud del contrato de fletamento (aunque sea en lo concerniente a la carga que aún se encuentra a bordo), dicho comprador puede exigir un flete adicional a los propietarios de las carga. Más adelante se descubre que el armador anterior, el hipotético acreedor y el nuevo armador son en realidad partes de una misma compañía o grupo empresarial.

#### **Desviación**

Básicamente, esta categoría de fraude consiste en el robo de la carga, robo que efectúa el armador al engañar al cargador para que flete el buque a fin de transportar las mercancías de este último a un lugar de destino convenido. No obstante, el buque se desvía en ruta hacia otro puerto de destino, en el que se venden las mercancías en beneficio del armador. Posteriormente se hunde intencionalmente el buque o desaparece

cambiando de nombre, de propiedad nominal y de Estado de abanderamiento o matrícula. Este tipo de fraude es frecuente en regiones en que, debido a la guerra, desordenes públicos o a otros factores, hay zonas portuarias sin vigilancia y control adecuado, en las que pueden efectuarse esas ventas ilegales sin gran riesgo de intervención de la autoridad.

El establecimiento de zonas francas en los puertos de algunos países puede en ocasiones facilitar este tipo de fraude, en la medida en que reducen al mínimo la intervención del Estado o los trámites aduaneros en las transacciones sobre mercancías que se han desembarcado para ser posteriormente reexportadas. Por otra parte, es también sabido que los procedimientos judiciales de algunos países permiten disponer de la carga simplemente a instancias del armador cuyo viaje termina allí, o sin más que una notificación inadecuada a los propietarios de la carga.

No todos los fraudes de des-

viación son actos ya premeditados en el momento en que se solicite la carga. Existen casos accidentales provocados por controversias relacionadas con el contrato de fletamento, cuando el armador no recibe el importe del flete, o cuando la espera en el puerto resulta excesiva. Igual se puede suceder por congestión en los puertos y el desvío se debe a dicho hecho. Ello por que muchos fletadores pueden fletar un buque por viaje sin tener en cuenta o sin pensar en la posibilidad de una congestión. Los buques pueden perder días, semanas y hasta meses en espera de un puesto de atraque y los fletadores se pueden ver en la necesidad de pagar las sobrestadías correspondientes. Adicionalmente los fletadores pueden decidir almacenar la carga y abandonar el viaje, mientras que otros aprovechan la oportunidad para vender la carga y reducir de ese modo sus pérdidas.

#### **Seguro marítimo**

Son diversos los fraudes relacionados con el seguro marítimo. Muchos de esos fraudes consisten en reclamaciones fal-





sas u ocultación al asegurador por un hecho material, relativo por lo general al valor del bien asegurado, pero que puede hacer referencia también a su propia existencia. Este tipo de fraude se da tanto en el seguro de casco y maquinaria como en el seguro de carga. Los fraudes pueden cometerse mediante el hundimiento deliberado de un buque sobreasegurado, lo que permite al armador obtener del seguro de casco una indemnización superior al valor real del buque, o mediante el hundimiento intencional de un buque con una carga sobreasegurada o no existente, que además de la indemnización por el casco, permite al propietario de la carga obtener del seguro de carga una indemnización superior al valor real de la pérdida, o una suma totalmente indebida en caso de la carga inexistente. Obviamente existen numerosas variantes. Así por ejemplo, en lugar de contar con la complicidad del asegurado, como en el último caso, el armador puede utilizar el hundimiento intencional del buque para ocultar el hecho de que ha robado la carga y la ha vendido

clandestinamente antes del hundimiento. En tales casos el armador se aprovecha de la sobrevaloración del casco en la póliza de seguros de casco y maquinaria al mismo tiempo que de los beneficios del robo. Para no pagar tales siniestros (suponiendo que el asegurado haya hecho una reclamación de daños y perjuicios que a primera vista se debe a uno de los riesgos incluidos en la póliza), el seguro tiene que demostrar que hubo intencionalidad en el hundimiento del buque y la complicidad en este acto por parte del asegurado, tarea muchas veces difícil por falta de pruebas, y, en algunos ordenamientos jurídicos, por complicaciones legales.<sup>3</sup> Otra variante del fraude del hundimiento, es inventar una desaparición totalmente ficticia, haciendo que el buque "reaparezca" más tarde con un nuevo nombre y otra nacionalidad.

Además del fraude relacionado con el hundimiento del buque, son muchos, y se citan con repetición, los casos de

fraude relacionados con siniestros asegurados de la carga. Así por ejemplo, sucede en el caso de una sobreestimación intencional del volumen de la carga asegurada. Como resultado de tal sobreestimación, el consignatario de la carga puede demandar a los aseguradores por falta de entrega de una parte de dicha carga, que en realidad es inexistente.

Esos fraudes de han producido con frecuencia en relación con la sobrefacturación aceptada por un vendedor complaciente a petición de un comprador que desea tener divisas adicionales del banco central pertinente en su país de origen, en el que las divisas están controladas.

Otros tipos de fraude relacionados con el seguro de carga son las frecuentes reclamaciones por pérdidas y daños sufridos por la carga según se demuestra mediante certificados de inspección falsificados por el propio demandante o por un complaciente inspector o funcionario, o basados en una sobrevaloración, bastante general por parte de los inspectores, del



importe de la pérdida. Además de perjudicar al seguro, este tipo de pérdida repercute en el armador, en tanto en cuanto el seguro subrogado vea prosperar los recursos que ha iniciado contar él, y contra otros cargadores o transportadores, en la medida en que tales demandas exageradas o falsas dan lugar a un aumento de las primas.

Como corolario podemos decir que la mejor protección para los compradores y vendedores contra el fraude consiste en realizar las investigaciones adecuadas para que se cercioren de la integridad de las partes con las que tratan antes de concertar ningún compromiso obligatorio. LA CARGA PRINCIPAL DE PREVENIR EL FRAUDE DEBERÍA CORRESPONDER Y CORRESPONDE, AL COMPRADOR.

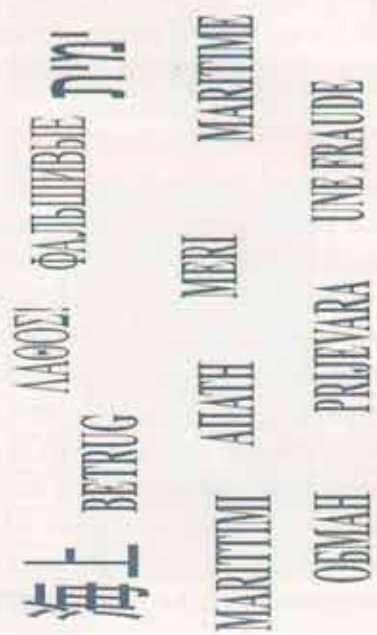
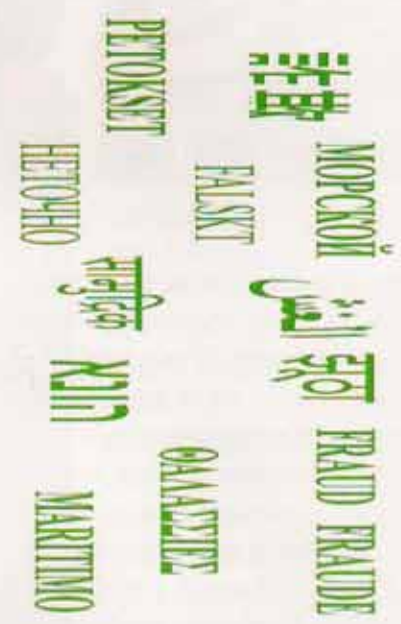
En este orden de ideas, es aconsejable que los comprado-

res utilicen por ejemplo con mayor grado sus vínculos con las cámaras de comercio nacionales o locales para obtener información sobre posibles vendedores y que procedan a un examen independiente de las mercancías y de su carga a bordo del buque designado, al margen de cualquier trasbordo del que esta sea objeto.

Cabe pues admitir, que no todas las partes, especialmente los pequeños comerciantes, poseen el grado necesario de conocimiento para proteger plenamente sus intereses, y no resulta fácil investigar o indagar la fiabilidad de todas las partes comerciales.

Además, existen casos en que se crean sociedades que funcionan responsable y respetablemente durante un periodo de tiempo antes de cometer un fraude importante y sumamente rentable, y posteriormente desaparecer.

Una garantía para prevenir el fraude es la utilización de organismos de inspecciones particulares e independientes que se encarguen de examinar la cantidad y calidad de las mercancías e incluso su carga a bordo del buque designado. No obstante es un hecho que los ejecutores de un fraude pueden falsificar y de hecho lo hacen, esos certificados para su presentación en los bancos pagadores.



<sup>1</sup>El término *barateria* designa los actos ilegales cometidos deliberadamente por el capitán y/o la tripulación en perjuicio del armador o el fletador.

<sup>2</sup>Han sido criticados los usos y prácticas uniformes en materia de créditos documentarios, de la CCI, que utilizan los bancos en la mayoría de los países como base para esas transacciones, en especial el apartado que dice: "En las operaciones de créditos documentarios, todas las partes interesadas deben considerar los documentos y no las mercancías".

<sup>3</sup>Con arreglo por ejemplo a la jurisprudencia británica, parece que el seguro no sólo soporta la carga de la prueba de la participación del asegurado en el hundimiento del buque, sino que además tiene que presentar pruebas muy sólidas en apoyo de su oposición.

Por: Carlos Alberto Ariza Oyuela  
Abogado- Internacionalista

