

3. Informe del Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo acerca de la labor realizada en su octavo período de sesiones (Nueva York, 10 a 21 de febrero de 1975) (A/CN.9/105)*

INDICE

	Página		Página
INTRODUCCION GENERAL	245	Artículo 10. Transporte realizado por el porteador efectivo	262
A. EXAMEN DE LOS TEMAS DE FONDO AUN NO EXAMINADOS POR EL GRUPO DE TRABAJO		Artículo 11. Conocimiento de embarque directo	262
1. Norma básica sobre la exoneración de la responsabilidad del cargador	247	<i>Capítulo III. Responsabilidad del cargador</i>	
2. Mercancías peligrosas	248	Artículo 12. Norma general	263
3. Aviso de pérdida, daños o demora	250	Artículo 13. Mercancías peligrosas	263
4. Relación del proyecto de convenio con otros convenios	252	<i>Capítulo IV. Documentos de transporte</i>	
5. Avería gruesa	253	Sección 1. Conocimientos de embarque	
B. SEGUNDA LECTURA DEL PROYECTO DE CONVENIO SOBRE EL TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS	254	Artículo 14. Obligación de expedir un conocimiento de embarque	263
<i>Capítulo I. Ambito de aplicación</i>		Artículo 15. Contenido del conocimiento de embarque	263
Artículo 1. Ambito documentario del Convenio	254	Artículo 16. Conocimiento de embarque: reservas y valor probatorio	265
Artículo 2. Ambito geográfico de aplicación ..	255	Artículo 17. Garantías	265
Artículo 3. Definiciones	256	Sección 2. Documentos distintos del conocimiento de embarque	
<i>Capítulo II. Responsabilidad del porteador</i>		Artículo 18. Valor probatorio de los documentos distintos del conocimiento de embarque	266
Sección 1. Disposiciones generales		<i>Capítulo V. Reclamaciones y acciones</i>	
Artículo 4. Período durante el cual el porteador es responsable	257	Artículo 19. Aviso de pérdida o daño	267
Artículo 5. Normas básicas sobre la responsabilidad del porteador	258	Artículo 20. Plazo de prescripción	267
Sección 2. Límites de la responsabilidad del porteador		Artículo 21. Jurisdicción	267
Artículo 6. Cómputo del límite	259	Artículo 22. Arbitraje	268
Artículo 7. Aplicabilidad de los límites de la responsabilidad; responsabilidad extracontractual; empleados y agentes	261	<i>Capítulo VI. Estipulaciones contractuales que se apartan del convenio</i>	
Artículo 8. Efectos del acto doloso	261	Artículo 23. Norma general	269
Sección 3. Carga sobre cubierta		Artículo 24. Avería gruesa	269
Artículo 9. Carga sobre cubierta	261	<i>Capítulo VII. Relaciones del convenio con otros convenios marítimos</i>	269
Sección 4. Responsabilidad del porteador contratante y del porteador efectivo		<i>Capítulo VIII. Aplicación</i>	269
		<i>Capítulo IX. Declaraciones y reservas</i>	269
		<i>Capítulo X. Cláusulas finales</i>	269
		C. DECISIONES FINALES DEL GRUPO DE TRABAJO	269

Introducción general

1. El Grupo de Trabajo sobre la Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo fue creado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) en su segundo período de sesiones (1969) y fue ampliado por la Comisión en su cuarto período de sesiones (1971)¹. El Grupo de Trabajo está integrado por los 21 miembros siguientes de la Comisión: Alemania (República Federal de), Argentina, Australia,

* 18 de marzo de 1975.

¹ Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su cuarto período de sesiones (1971), *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo sexto período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/8417)*, párr. 19 (Anuario de la CNUDMI, vol. II: 1971, primera parte, II, A).

Bélgica, Brasil, Chile, Egipto, Estados Unidos de América, Francia, Ghana, Hungría, India, Japón, Nigeria, Noruega, Polonia, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Unida de Tanzania, Singapur, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y Zaire.

2. Al definir la misión del Grupo de Trabajo, la Comisión, en su cuarto período de sesiones, resolvió que:

"Las reglas y prácticas relativas a los conocimientos de embarque, incluidas las contenidas en el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento (Convenio de Bruselas de 1924) y en el Protocolo por el que se modificó ese Convenio (Protocolo de Bruselas de 1968), deberían examinarse con miras a revisar y ampliar las reglas según proceda y que, en su

caso, podría prepararse un nuevo convenio internacional para su adopción bajo los auspicios de las Naciones Unidas².

3. Además, la Comisión citó concretamente varios temas que, entre otros, deberían considerarse. En anteriores períodos de sesiones el Grupo de Trabajo había adoptado medidas en relación con los siguientes temas: a) período durante el cual el porteador es responsable; b) responsabilidad por la carga sobre cubierta y animales vivos; c) cláusulas de elección de foro en los conocimientos de embarque³; d) normas básicas que rigen la responsabilidad del porteador; e) cláusulas de arbitraje en los conocimientos de embarque⁴; f) limitación de la responsabilidad por unidad; g) transbordo; h) desviación; i) plazo de prescripción⁵; j) responsabilidad del porteador marítimo por demora; k) ámbito de aplicación del Convenio; l) eliminación de las cláusulas nulas; m) carga transportada sobre cubierta y animales vivos; n) definiciones del artículo 1 del Convenio de Bruselas⁶; o) contenido y efecto jurídico de los documentos probatorios del contrato de transporte; p) validez y efecto de las cartas de garantía y q) definición del contrato de transporte y del consignatario⁷.

² *Ibid.* En su séptimo período de sesiones, la Comisión decidió que el Grupo de Trabajo "continúe su labor con arreglo al mandato estipulado por la Comisión en su cuarto período de sesiones y complete sus trabajos a la mayor brevedad". Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su séptimo período de sesiones (13 a 17 de mayo de 1974), *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo noveno período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/9617)*, párr. 53 (Anuario de la CNUDMI, vol. V: 1974, primera parte, II, A).

³ Informe del Grupo de Trabajo sobre su tercer período de sesiones (A/CN.9/63; Anuario de la CNUDMI, vol. III, 1972, segunda parte, IV). El Grupo de Trabajo utilizó como documento de trabajo el primer informe del Secretario General sobre la responsabilidad de los porteadores marítimos con respecto a la carga: conocimientos de embarque (A/CN.9/63/Add.1; Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV).

⁴ Informe del Grupo de Trabajo sobre su cuarto período (extraordinario) de sesiones (A/CN.9/74; Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 1). El Grupo de Trabajo utilizó como documentos de trabajo el primer informe del Secretario General sobre la responsabilidad de los porteadores marítimos con respecto a la carga: conocimientos de embarque (A/CN.9/63/Add.1) y otros dos documentos de trabajo preparados por la Secretaría: "Planteamientos de las decisiones básicas en la política de distribución de los riesgos entre el propietario de la carga y el porteador" (A/CN.9/74, anexo 1; Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 2) y "Cláusulas de arbitraje" (A/CN.9/74, anexo II; Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 3).

⁵ Informe del Grupo de Trabajo sobre su quinto período de sesiones (A/CN.9/76; Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 5). El Grupo de Trabajo utilizó como documento de trabajo el segundo informe del Secretario General sobre la responsabilidad de los porteadores marítimos con respecto a la carga: conocimientos de embarque (A/CN.9/76/Add.1; Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 4).

⁶ Informe del Grupo de Trabajo sobre su sexto período de sesiones (A/CN.9/88, Anuario de la CNUDMI, vol. V: 1974, segunda parte, III, 1). El Grupo de Trabajo utilizó como documentos de trabajo el tercer informe del Secretario General sobre la responsabilidad de los porteadores marítimos con respecto a la carga: conocimientos de embarque (A/CN.9/88/Add.1; Anuario de la CNUDMI, vol. V: 1974, segunda parte, III, 2), la parte quinta del segundo informe del Secretario General sobre la responsabilidad de los porteadores marítimos con respecto a la carga: conocimientos de embarque (A/CN.9/76/Add.1; Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 4), un estudio preparado por el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT) titulado "Estudio sobre el transporte de animales vivos" (A/CN.9/WG.III/WP.11; Anuario de la CNUDMI, vol. V: 1974, segunda parte, III, 3) y un documento de trabajo de la Secretaría sobre la carga transportada sobre cubierta (A/CN.9/WG.III/WP.14).

⁷ Informe del Grupo de Trabajo sobre su séptimo período de sesiones (A/CN.9/96, reproducido en este volumen, segunda parte,

4. En su séptimo período de sesiones el Grupo de Trabajo decidió que su futura labor en lo concerniente a la responsabilidad del porteador se orientara hacia la elaboración de un nuevo convenio. En consecuencia, el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que estructurara en forma de convenio los proyectos de disposiciones propuestos por el Grupo de Trabajo y que le presentara un proyecto de convenio en su octavo período de sesiones para una segunda lectura⁸. El Grupo de Trabajo decidió también examinar los siguientes temas: i) norma general sobre la responsabilidad del cargador, ii) mercancías peligrosas, iii) aviso de pérdida, iv) avería gruesa, y v) relaciones del Convenio con otros convenios marítimos⁹.

5. El Grupo de Trabajo celebró su octavo período de sesiones en Nueva York, del 10 al 21 de febrero de 1975.

6. A excepción de la República Unida de Tanzania y Zaire, todos los miembros del Grupo de Trabajo estuvieron representados en el período de sesiones.

7. Asistió al período de sesiones en calidad de observador el siguiente miembro de la Comisión: Filipinas. Asistió también en calidad de observador el siguiente Estado no miembro de la Comisión: Canadá. Además, enviaron observadores las siguientes organizaciones internacionales, intergubernamentales y no gubernamentales: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), Comité Marítimo Internacional (CMI), Cámara de Comercio Internacional (CCI), Asociación Internacional de Navieros (INSA), Unión Internacional de Seguros de Transportes, Cámara Naviera Internacional y Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril, Berna (OCTI).

8. El Grupo de Trabajo eligió por unanimidad la siguiente Mesa:

<i>Presidente:</i>	Sr. Mohsen Chafik (Egipto);
<i>Vicepresidentes:</i>	Sr. Stanislaw Suchorzewski (Polonia); Sr. Nehemias Gueiros (Brasil);
<i>Relator:</i>	Sr. P. V. Swarlu (India).

El Sr. Suchorzewski fue elegido para actuar de Presidente interino, en ausencia del Presidente, durante las cinco primeras reuniones del Grupo de Trabajo.

9. El Grupo de Trabajo tuvo a la vista los siguientes documentos:

- 1) Programa provisional y anotaciones (A/CN.9/WG.III/L.4/Rev.1);
- 2) Responsabilidad del cargador: proyecto de artículo propuesto por Japón (A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.1);
- 3) Responsabilidad por daños causados por un accidente nuclear: proyecto de artículo propuesto por Noruega (A/CN.9/WG.III(VII)/CRP.7);

IV, 1). El Grupo de Trabajo utilizó como documento de trabajo el cuarto informe del Secretario General sobre la responsabilidad de los porteadores marítimos con respecto a la carga: conocimientos de embarque (A/CN.9/96/Add.1, reproducido en este volumen, segunda parte, IV, 2).

⁸ Informe del Grupo de Trabajo sobre su séptimo período de sesiones (A/CN.9/96), párr. 107 (reproducido en este volumen, segunda parte, IV, 1).

⁹ *Ibid.*, párr. 108.

- 4) Comentarios sobre las cuestiones que no se resolvieron en el séptimo período de sesiones: comentario del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.3);
- 5) Nota concerniente a ciertos textos propuestos por el Grupo de Trabajo en su séptimo período de sesiones, presentado por la Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril, Berna (A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.2);
- 6) Observaciones de la Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril, Berna (A/CN.9/WG.III(VII)/CRP.1);
- 7) Versión preliminar de un proyecto de convenio sobre la responsabilidad de los porteadores marítimos: nota de la Secretaría (A/CN.9/WG.III/WP.19);
- 8) Observaciones del Comité Marítimo Internacional (CMI) (A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.4).

10. El Grupo de Trabajo aprobó el siguiente programa:

- i) Apertura del período de sesiones;
- ii) Elección de la Mesa,
- iii) Aprobación del programa;
- iv) Examen de los temas de fondo aún no examinados por el Grupo de Trabajo;
- v) Segunda lectura del proyecto de convención;
- vi) Labor futura;
- vii) Aprobación del informe.

A. Examen de los temas de fondo aún no examinados por el Grupo de Trabajo

1. NORMA BASICA SOBRE LA EXONERACION DE LA RESPONSABILIDAD DEL CARGADOR

a) Disposiciones del Convenio de Bruselas de 1924

1. El párrafo 3) del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924 se refiere a la cuestión de la exoneración de la responsabilidad del cargador, y dice lo siguiente:

“El cargador no será responsable de las pérdidas o daños sufridos por el porteador o el buque y que procedan o resulten de cualquier causa, sin que exista acto, falta o negligencia del cargador, de sus agentes o de sus encargados.”

b) Consideración por el Grupo de Trabajo

2. El Grupo de Trabajo convino unánimemente en que el Convenio revisado debería contener una disposición que contemplase la cuestión principal objeto del párrafo 3) del artículo 4 del Convenio de 1924.

3. Algunos representantes manifestaron la opinión de que esta disposición debería empezar con una enumeración detallada de las responsabilidades y obligaciones del cargador, y que luego debería declarar que el cargador sería responsable de cualquier pérdida o daños sufridos por el porteador y que resultasen del incumplimiento por parte del cargador de las citadas responsabilidades y obligaciones. Se adujo que esa disposición constituiría una contraparte adecuada del artículo 5 de la versión preliminar del proyecto de convenio, en el que se describían las responsabilidades del porteador. Sin embargo, la mayoría de los representantes opusieron objeciones a la inclusión de una lista de las obligaciones del cargador. Se indicó que la norma actual del párrafo 3) del artículo 4 del Convenio no había planteado dificultades en la práctica. Algunos repre-

sentantes también señalaron que la enumeración de las obligaciones del porteador en los párrafos 1) y 2) del artículo 3 del Convenio no había sido incluida en el nuevo proyecto de convenio.

4. Varios representantes apoyaron el mantenimiento de la esencia del párrafo 3) del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924, pero se declararon partidarios de que se le diera una formulación positiva. Sin embargo, la mayor parte de los representantes manifestó su preferencia por la formulación negativa de esta norma, tal como aparece en el párrafo 3) del artículo 4 del Convenio de 1924. Esos representantes subrayaron que el fondo del párrafo 3) del artículo 4 del Convenio de 1924 debía considerarse a la luz del carácter obligatorio del Convenio. Por consiguiente, la norma cumplía una función útil, ya que impedía que los porteadores insertaran en los conocimientos de embarque cláusulas que impusieran al cargador un estándar en cuanto a responsabilidad más estricto que uno que se limitara a culpa o negligencia por parte de él.

5. Todos estuvieron de acuerdo en que la palabra “acto” que figura en el párrafo 3) del artículo 4 del Convenio de 1924 era ambigua y no parecía tener un propósito práctico, por lo que debería suprimirse en el texto revisado. Se convino además en que el artículo revisado debería cubrir la “pérdida o daños sufridos por el porteador, el porteador efectivo o el buque” y que debería llevar un encabezamiento distinto del de “norma general sobre la responsabilidad del cargador”.

6. El Grupo de Trabajo examinó, pero no aprobó, la propuesta de un representante en el sentido de que la norma revisada basada en el párrafo 3) del artículo 4 del Convenio de 1924 exonerase al cargador de responsabilidad en los casos en los que la pérdida o daños sufridos por el porteador o el buque no se derivasen directamente de la falta o negligencia del cargador.

Nuevo artículo propuesto

7. El Grupo de Trabajo examinó la cuestión de si el Convenio revisado debía contener un artículo que contemplase los derechos y obligaciones respectivos del cargador, el porteador y el consignatario respecto de la recepción de las mercancías y las consecuencias jurídicas de la incapacidad del porteador de efectuar la entrega de las mercancías en la forma prescrita.

8. Con arreglo a una formulación de este artículo, el consignatario estaría obligado a hacerse cargo de las mercancías dentro de un plazo razonable después de la notificación de la llegada de las mismas; si el consignatario no se hiciese cargo de las mercancías, el cargador, cuando se lo notifique el porteador, tendrá que designar a otra persona que se haga cargo de las mercancías; en caso de incumplimiento por parte del consignatario o del cargador, el porteador podrá vender las mercancías o disponer de las mismas por cuenta de la persona a quien pertenecen aquéllas, con el fin de recuperar los gastos en que ha incurrido o de evitar unos costos de almacenamiento desproporcionados o la deterioración de las mercancías; el consignatario o el cargador, según proceda, continuarán siendo responsables de cualesquier pérdida o gastos ocasionados.

nados al porteador que no pudieran recuperarse mediante la venta. El representante que presentó esta propuesta explicó que ésta no se refería al cargador que sea vendedor “FOB”.

9. Según otra formulación, si las mercancías no se reclamaban o si existiera un litigio respecto de la persona autorizada a recibir las mercancías o a recibir el pago de los fletes, el capitán, mediante una orden judicial, podría vender las mercancías o retenerlas a expensas del consignatario; el cargador seguiría siendo responsable de los fletes o de los gastos efectuados por el porteador, en la medida en que el procedimiento de venta no permitiera la recuperación de los mismos. El representante que presentó esta propuesta explicó que iba destinada a salvaguardar los intereses de los cargadores y consignatarios y a evitar la acción arbitraria por parte de los porteadores.

10. Una tercera formulación preveía que si el consignatario no se hacía cargo de las mercancías dentro de un plazo razonable o si varias personas reclamaban las mercancías, el porteador podría nombrar depositario de las mercancías a un tercero por cuenta del consignatario; en este caso, el porteador estaba autorizado a vender las mercancías si éstas eran perecederas o si su almacenamiento pudiera ocasionar gastos desproporcionados. El representante que presentó esta propuesta declaró que esta disposición sería menos dura para los cargadores y consignatarios que la primera formulación (mencionada en el párr. 8 *supra*), y ofrecía al mismo tiempo la ventaja de evitar la intervención judicial.

11. Muchos representantes se opusieron a la adición al proyecto de convenio de un nuevo artículo basado en una de las formulaciones citadas, aduciendo que las disposiciones contenidas en el inciso b) del párrafo 2 del artículo 4 de la versión preliminar del proyecto de Convenio, unida a las leyes nacionales aplicables en el puerto de descarga, bastaba para proteger los intereses de los porteadores en los casos en que no pudieran efectuar la entrega de las mercancías. Varios representantes declararon también que cada una de las formulaciones propuestas planteaba problemas especiales, como la definición de la expresión “plazo razonable” para hacerse cargo de las mercancías, y la obligación que recaía sobre el cargador de adoptar disposiciones para la recepción de las mercancías en el puerto de descarga.

12. Se convino en que el Convenio revisado no debería contener una disposición separada que contemplase los casos en que el porteador no pudiera efectuar la entrega.

13. Se confió al Grupo de Redacción la tarea de redactar un texto conveniente de una norma básica sobre la exoneración de la responsabilidad del cargador, para que aquél la considerase, teniendo en cuenta el debate que antecede en el Grupo de Trabajo¹⁰.

¹⁰ El Grupo de Trabajo estableció un Grupo de Redacción para que examinase esta cuestión y cualesquier otras cuestiones que se le pudieran remitir durante el octavo período de sesiones del Grupo de Trabajo. El Grupo de Redacción estaba compuesto de los representantes de los siguientes países: Argentina, Bélgica, Chile, Estados Unidos de América, Francia, Ghana, India, Japón, Nigeria, Noruega, Polonia, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Unida de Tanzania y Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas. El Grupo de Redacción eligió Presidente al Sr. E. Chr. Selvig (Noruega).

INFORME DEL GRUPO DE REDACCION

[Artículo 12. Normas básicas sobre la exoneración de la responsabilidad del cargador]

El Grupo de Redacción examinó esta cuestión y recomendó el siguiente texto para que lo examinase el Grupo de Trabajo:

“El cargador no será responsable por la pérdida o daño sufrido por el porteador, el porteador efectivo o el buque, salvo que esta pérdida o daño haya sido ocasionada por falta o negligencia del cargador, sus empleados o agentes.”

EXAMEN DEL INFORME DEL GRUPO DE REDACCION

14. El Grupo de Trabajo aprobó el texto recomendado por el Grupo de Redacción y aceptó determinadas sugerencias que se hicieron con miras a armonizar las versiones en diversos idiomas.

2. MERCANCIAS PELIGROSAS

a) Disposiciones del Convenio de Bruselas de 1924

1. El párrafo 6 del artículo 4 del Convenio de Bruselas contempla el transporte de mercancías peligrosas y dice lo siguiente:

“Las mercancías de naturaleza inflamable, explosiva o peligrosa, cuyo embarque no habría consentido el porteador, el capitán o el agente del porteador si conociesen su naturaleza o carácter, podrán en todo momento, antes de su descarga, ser desembarcadas en cualquier lugar, destruidas o transformadas en inofensivas por el porteador sin indemnización, y el cargador de dichas mercancías será responsable de los daños y gastos producidos u ocasionados directa o indirectamente por su embarque. Si alguna de dichas mercancías, embarcadas con el conocimiento y con el consentimiento del porteador, llegasen a constituir un peligro para el buque o para el cargamento, podrá de la misma manera ser desembarcada, destruida o transformada en inofensiva por el porteador, sin responsabilidad para éste, si no se trata de averías gruesas en el caso en que proceda declararlas.”

b) Examen por el Grupo de Trabajo

2. Se manifestó la opinión de que el párrafo 6) del artículo 4 había resultado eficaz en la práctica y que, por lo tanto, debía retenerse, sin perjuicio de las enmiendas de clarificación de terminología.

3. Sin embargo, se expresó también la opinión de que este artículo podría requerir enmiendas de fondo. Se sugirió que se pusiera un límite a la facultad discrecional aparentemente ilimitada otorgada con arreglo al párrafo 6) del artículo 4 de desembarcar las mercancías, destruirlas o transformarlas en inofensivas. Se propuso que las medidas que debía adoptar el porteador estuviesen en consonancia

con el peligro en que se incurría. Por otra parte, se adujo que una ponderación de este tipo resultaba impracticable en el momento en que se producía la amenaza de peligros y que, de todas formas, el porteador actuaría de forma razonable para proteger su reputación.

4. Se propuso que, aun cuando se mantuviesen en el fondo los derechos conferidos al porteador con arreglo a este artículo del Convenio de Bruselas para dar el tratamiento necesario a las mercancías, se redactase un nuevo texto que contuviera disposiciones adicionales que impusieran al cargador la obligación de informar al porteador del carácter peligroso de las mercancías y de indicar mediante marcas adecuadas que las mercancías eran peligrosas. Además, el nuevo texto propuesto preservaría expresamente los derechos del porteador a percibir el importe del flete a pesar del ejercicio de sus derechos de deshacerse de las mercancías peligrosas.

5. Con respecto a las obligaciones adicionales que se intentaba imponer al cargador por la propuesta mencionada en el párrafo 4, se expresó la opinión de que las disposiciones a este respecto constituirían una mejora del actual párrafo 6) del artículo 4 del Convenio de Bruselas. Sin embargo, algunos representantes estimaron que bastaría con imponer la obligación de informar del carácter peligroso de las mercancías, puesto que, por razones prácticas, podrían plantearse dificultades para señalar determinados tipos de mercancías. La mayor parte de los representantes se opuso a que se hiciera referencia alguna al flete en el artículo relativo a las mercancías peligrosas.

6. Otra propuesta consistía en la adaptación de la terminología y la técnica utilizadas en la disposición relativa al transporte de animales vivos (párrafo 5 del artículo 5 de la versión preliminar del proyecto de convenio) al transporte de mercancías peligrosas, al tiempo que se preservaban los derechos del porteador, con arreglo al actual párrafo 6) del artículo 4 del Convenio de Bruselas. Sin embargo, la mayor parte de los representantes opinó que el transporte de mercancías peligrosas planteaba problemas específicos que no se resolverían con una disposición análoga a la del transporte de animales vivos.

7. Se sugirió también que la definición de mercancías peligrosas contenidas en el párrafo 6) del artículo 4 del Convenio de Bruselas no era un modelo de claridad. Se sugirió por lo tanto, que se decidiese la cuestión de si las mercancías eran peligrosas mediante remisión a la ley del pabellón del buque o a la ley del puerto de carga o a acuerdos internacionales. Sin embargo, la mayor parte de los representantes estimó que, si bien el régimen del párrafo 6) del artículo 4 no era del todo satisfactorio, no había planteado en la práctica dificultades graves. Se señaló también que se entendía que las mercancías eran peligrosas si su transporte o descarga estaban prohibidos por las normas en vigor en el puerto de descarga y de ello resultaba la detención del buque, y que podría establecerse una disposición para esos casos.

8. Se decidió que se remitiera al Grupo de Redacción el párrafo 6) del artículo 4 del Convenio de Bruselas, junto con las propuestas hechas en el Grupo de Trabajo, para que aquél lo examinase a la luz del debate precedente, con miras a la redacción de un texto adecuado.

INFORME DEL GRUPO DE REDACCION

El Grupo de Redacción examinó el tema de las mercancías peligrosas. El texto del proyecto de disposición sobre este tema, tal como fue enmendado por el Grupo de Trabajo¹¹, es el siguiente:

"[Artículo 13. Mercancías peligrosas]"

"1. Cuando el cargador entregue mercancías peligrosas al porteador, informará a éste de la naturaleza de las mercancías e indicará, en caso necesario, el carácter del peligro y las precauciones que deben adoptarse. Cuando sea posible, el cargador señalará en forma conveniente estas mercancías como peligrosas.

"2. El porteador podrá en todo momento descargar, destruir o transformar en inofensivas las mercancías peligrosas, según lo requieran las circunstancias, sin pago de indemnización por su parte, cuando se haya hecho cargo de estas mercancías sin conocimiento de su naturaleza y carácter. Cuando las mercancías peligrosas se embarquen sin dicho conocimiento, el cargador será responsable de todos los daños y gastos directa o indirectamente derivados de dicho cargamento o resultantes del mismo.

"3. Sin embargo, si estas mercancías peligrosas, cargadas con conocimiento de su naturaleza y carácter, llegasen a constituir un peligro para el buque o la carga, el porteador podrá descargarlas, destruirlas o transformarlas en inofensivas de la misma manera, según lo requieran las circunstancias, sin pago de indemnización por su parte, a excepción de lo que se refiera a la avería gruesa, en su caso."

EXAMEN DEL INFORME DEL GRUPO DE REDACCION

9. El Grupo de Trabajo examinó el citado informe del Grupo de Redacción. El Grupo de Trabajo aprobó el informe del Grupo de Redacción, con sujeción a las enmiendas ya señaladas¹².

Con relación al proyecto de disposiciones recomendado por el Grupo de Redacción se hicieron las observaciones siguientes:

a) En relación con el primer párrafo, se expresó la opinión de que la obligación impuesta al cargador de informar siempre al porteador del carácter del peligro puede ser demasiado estricta. En muchos casos, como por ejemplo los envíos sucesivos de mercancías peligrosas idénticas, el porteador conocerá, o habrá de determinar procediendo con razonable diligencia, la naturaleza del peligro. La mayoría de los representantes opinaron que sería suficiente imponer al cargador la obligación de informar al porteador

¹¹ Las enmiendas introducidas por el Grupo de Trabajo son las siguientes:

a) En la primera frase del párrafo 1, se insertaron las palabras "las mercancías e indicará, en caso necesario, el carácter del peligro y las precauciones que deben adoptarse" después de "la naturaleza de", en lugar de las palabras "el peligro e indicará, en caso necesario, las precauciones que deben adoptarse".

b) En la segunda frase del párrafo 2, las palabras iniciales "el cargador de tales mercaderías..." fueron sustituidas por las palabras "Cuando las mercancías peligrosas se embarquen sin dicho conocimiento, el cargador...".

¹² Véase la nota 11.

en cada caso acerca de la naturaleza de las mercancías y que la obligación de proporcionar información sobre el carácter del peligro y las precauciones que debían tomarse debería regir sólo en los casos en que no pudiera esperarse que el porteador tuviera conocimiento de ello.

b) En relación con el primer párrafo se declaró también que normalmente el porteador conocería las debidas precauciones que han de adoptarse contra el peligro durante el transporte. Se sugirió que la actual redacción parecía imponer al cargador la obligación de indicar las precauciones, para cuyo cumplimiento tal vez no tenga los conocimientos necesarios. Por otra parte, se señaló que las palabras “en caso necesario” introducían una calificación que atenuaba las posibles dificultades del cargador a este respecto.

c) Con respecto a la responsabilidad del cargador por los daños ocasionados por el envío de mercancías peligrosas establecida en la segunda frase del segundo párrafo, se expresó la opinión de que el texto debería disponer claramente que tal responsabilidad sólo surgirá en relación con las mercancías peligrosas de que se haga cargo el porteador sin conocer su carácter y naturaleza peligrosos, y se enmendó el texto en consecuencia.

d) El Grupo de Trabajo examinó pero no aprobó una propuesta relativa a la responsabilidad del cargador contenida en la segunda frase del segundo párrafo, en el sentido de que el porteador no debería tener derecho a reclamar daños y perjuicios o gastos a menos que probara que había actuado razonablemente al elegir entre llevar a tierra las mercaderías, destruirlas o hacerlas inocuas.

3. AVISO DE PERDIDA, DAÑOS O DEMORA

a) Disposiciones del Convenio de Bruselas de 1924

1. Las disposiciones relativas al aviso de pérdida o daños del Convenio de Bruselas figuran en el párrafo 6 del artículo 3, que dice lo siguiente:

“6. El hecho de retirar las mercancías, constituirá, salvo prueba en contrario, una presunción de que han sido entregadas por el porteador en la forma consignada en el conocimiento, a menos que antes o en el momento de retirar las mercancías y de ponerlas bajo la custodia de la persona que tenga derecho a su recepción, con arreglo al contrato de transporte, se dé aviso por escrito al porteador o a su agente en el puerto de descarga de las pérdidas o daños sufridos y de la naturaleza general de estas pérdidas o daños.

“Si las pérdidas o daños no son aparentes, el aviso deberá darse en los tres días siguientes a la entrega.

“Las reservas por escrito son inútiles si el estado de la mercancía ha sido comprobado contradictoriamente en el momento de la recepción.

“En todo caso, el porteador y el buque estarán exentos de toda responsabilidad por pérdidas o daños, a menos que se ejercite una acción dentro del año siguiente a la entrega de las mercancías o a la fecha en la que éstas hubieran debido ser entregadas.

“En caso de pérdida o daños ciertos o presuntos, el porteador y el receptor de las mercancías se darán

recíprocamente todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos”¹³.

b) El debate en el Grupo de Trabajo

2. Algunos representantes expresaron la opinión de que el primer inciso del párrafo 6 del artículo 3 del Convenio de Bruselas no tiene ningún efecto jurídico real. El no dar aviso según prevé este artículo no surte el efecto de impedir el ejercicio de una acción; por consiguiente, en este contexto es irrelevante que se haya o no se haya dado aviso. Por este motivo, se sugirió que tal vez convendría considerar la supresión de este inciso.

3. Otros representantes opinaron que el primer inciso del párrafo 6 del artículo 3 podría tener un cierto efecto práctico en las actuaciones judiciales. Un tribunal estaría más inclinado a aceptar las pruebas presentadas por un demandante que hubiera dado el aviso prescrito. Se observó también que el requisito de dar aviso al porteador constituía un incentivo para inducir a los demandantes a adoptar decisiones rápidas sobre las posibles reclamaciones. Dicho aviso serviría también para informar al porteador de las pruebas que tenía que retener para refutar las reclamaciones derivadas del transporte a que se refiriese el aviso.

4. Hubo consenso general en que debía mantenerse el principio de la obligación de dar aviso de pérdida o daño al porteador, y que el no dar este aviso no debía constituir un impedimento a las acciones judiciales contra el porteador.

5. Con respecto al plazo de tres días especificado en el segundo inciso del párrafo 6 del artículo 3 para dar aviso cuando las pérdidas o el daño no son aparentes, hubo acuerdo general en que este plazo era demasiado corto. El plazo no daba una oportunidad razonable al demandante de descubrir una pérdida o daño de este tipo, imputarlo al transportista por mar y dar el correspondiente aviso. Se sugirió que se previera un plazo flexible, por ejemplo, con la frase “dentro de un plazo razonable”. Los representantes contrarios a esta sugerencia señalaron que las necesidades prácticas del comercio internacional requerían la mayor certidumbre proporcionada por el plazo fijo para dar el aviso estipulado.

6. Se señaló que el párrafo 6 del artículo 3 no preveía ciertos problemas que podrían plantearse al calcular el plazo. En varios sistemas jurídicos, los días festivos o no hábiles estaban excluidos del cálculo. Se expresó apoyo por la sugerencia de que cualquier plazo debía especificarse en “días hábiles”.

7. Un representante señaló que cuando no se produjera la entrega de parte de las mercancías, no sería evidente inmediatamente si dichas mercancías se habían perdido realmente o simplemente se habían demorado. Así pues,

¹³ El inciso 4 del párrafo 6 del artículo 3 trata de la prescripción de las acciones. Esta cuestión fue considerada en el quinto período de sesiones del Grupo de Trabajo y las disposiciones aprobadas se han reproducido en el artículo 20 del anteproyecto de convenio (A/CN.9/WG.III/WP.19). El artículo 20 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercaderías se ocupa ahora del asunto.

podría resultar imposible dar aviso de "pérdida". Se sugirió que debía añadirse una disposición que tratase expresamente de este caso.

8. Se señaló también que el párrafo 1 del artículo 5 del anteproyecto de convenio hacía recaer en el porteador la responsabilidad de la demora. Por consiguiente, se sugirió que haría falta una disposición adicional referente al aviso para prever el caso de demora. Se indicó que dicha disposición podría consistir en una obligación de dar aviso dentro de un plazo determinado después de efectuada la entrega demorada. Hay disposiciones en este sentido en otros convenios de transporte, por ejemplo, el Convenio de Varsovia para la unificación de determinadas reglas relativas al transporte aéreo internacional, de 1929, y la Convención sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercaderías por Carretera (CMR), de 1956. No obstante, se expresó la opinión de que no era necesaria ninguna disposición especial de aviso por demora, y que incluso si se introdujera una disposición de este tipo, el hecho de no dar aviso no debía ser un impedimento para la acción subsiguiente.

9. Se señalaron además algunos vicios del párrafo 6 del artículo 3 del Convenio de Bruselas. El párrafo 6 del artículo 3 mencionaba sólo al "porteador", mientras que el anteproyecto, por regla general, imponía responsabilidad al porteador contratante sólo respecto del transporte cuyo cumplimiento hubiere encomendado a un porteador efectivo. Se observó que en algunas circunstancias era posible que por razones prácticas hubiera que dar aviso al "porteador efectivo" en vez del porteador que había celebrado el contrato de transporte; tal aviso debía surtir efecto también respecto del porteador contratante como si se le hubiera dado directamente. Se observó además que en el texto del párrafo 6 del artículo 3 se empleaban términos distintos para describir el traspaso de las mercancías del porteador a la persona autorizada a hacerse cargo de las mercancías, y que convendría que la terminología fuera uniforme.

INFORMES DEL GRUPO DE REDACCION

10. A continuación se encomendó al Grupo de Redacción la tarea de preparar un proyecto de texto, teniendo en cuenta el debate del Grupo de Trabajo.

i) Informe del Grupo de Redacción sobre el aviso de pérdida o daños

El Grupo de Redacción consideró la cuestión del aviso de pérdida o daños. El texto de un proyecto de disposición sobre este tema propuesto por el Grupo de Redacción y modificado por el Grupo de Trabajo¹⁴, dice lo siguiente:

"[Artículo 19. Aviso de pérdida o daño]"

"1. El hecho de entregar las mercancías constituirá, salvo prueba en contrario, una presunción de que han sido

¹⁴ Las enmiendas introducidas por el Grupo de Trabajo son las siguientes:

a) En el párrafo 2, después de la palabra "aparente", se insertaron las palabras "el aviso por escrito deberá darse dentro de los diez días

entregadas por el porteador en buenas condiciones y en la forma consignada en [el documento de transporte], si existe, a menos que no después del momento en que las mercancías se entreguen al consignatario, se dé aviso por escrito al porteador de las pérdidas o daños sufridos, y se especifique en él la naturaleza general de estas pérdidas o daños.

"2. Si las pérdidas o daños no son aparentes, el aviso por escrito deberá darse dentro de los diez días siguientes a la entrega completa de las mercancías, excluido el día mismo de la entrega.

"3. Las reservas por escrito son inútiles si el estado de las mercancías ha sido comprobado contradictoriamente en el momento de su entrega.

"4. En caso de pérdida o daños ciertos o presuntos, el porteador y el consignatario de las mercancías se darán todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos.

"5. Si las mercancías han sido entregadas por un porteador efectivo, todo aviso que se dé al porteador efectivo, en virtud del presente artículo, tendrá el mismo efecto que tendría si hubiera sido dado al porteador contratante."

ii) Informe del Grupo de Redacción sobre el aviso de demora

a) La cuestión de incorporar en la Convención una norma según la cual el consignatario, para poder reclamar indemnización del porteador por demora en la entrega, debe enviar un aviso fue examinada brevemente por el Grupo de Trabajo, y remitida luego al Grupo de Redacción. Este opinó que la cuestión de principio de si dicha norma era conveniente debía decidirla el Grupo de Trabajo; no obstante, estimó que el Grupo de Trabajo podría considerar útil disponer de un proyecto de texto cuando reexaminara este asunto. En consecuencia, el proyecto de disposición que sigue se presenta sólo con el propósito de facilitar el examen en el Grupo de Trabajo:

"[Aviso del consignatario de que reclamará indemnización por demora en la entrega]"

"No se pagará ninguna indemnización por la demora en la entrega a menos que se haya enviado un aviso por escrito al porteador dentro de 21 días a partir del momento en que las mercancías fueron entregadas al consignatario."

Notas sobre el informe del Grupo de Redacción

b) Si el Grupo de Trabajo decidiera incluir en el Convenio revisado una disposición relativa al aviso concerniente a reclamaciones de indemnización del consignatario por demora en la entrega, también deberá decidir la ubicación de esa disposición. El Grupo de Redacción opina que podría figurar como párrafo 5 del proyecto de artículo

siguientes a la entrega completa de las mercancías, excluido el día mismo de la entrega¹⁵, en sustitución de las palabras "el aviso deberá darse dentro de un plazo de diez días consecutivos después de la entrega" después de la palabra "aparente".

b) En el párrafo 5 se insertaron, entre las palabras "porteador efectivo" y "tendrá", las palabras "en virtud del presente artículo", que no figuraban en el proyecto de texto recomendado por el Grupo de Trabajo.

sobre aviso de pérdida o daño (artículo 19), con lo que el párrafo sobre el efecto del aviso dado al porteador efectivo se convertiría en párrafo 6 de ese artículo.

EXAMEN DE LOS INFORMES DEL GRUPO DE REDACCION

i) *Aviso de pérdida o daños*

11. a) Se expresaron opiniones divergentes con respecto a la utilización del término “documento de transporte” en el párrafo 1, por cuanto dicho término no había sido definido en el proyecto de convenio. El Grupo de Trabajo remitió de nuevo la cuestión al examen del Grupo de Redacción.

b) En relación con el plazo de diez días especificado en el párrafo 2, se planteó la cuestión de determinar si los días festivos y los días no hábiles tenían que excluirse o no en el cálculo de este período. Se expresó la opinión de que el término “días consecutivos” del proyecto de texto tenía por finalidad la inclusión de los días festivos y los días no hábiles en el cálculo del plazo, y que la prolongación del plazo previsto en el inciso 2 del párrafo 6 del artículo 3 del Convenio de Bruselas, de tres a diez días tenía por propósito atenuar las posibles dificultades que pudiera plantear al consignatario este método de cálculo. Por otra parte, se observó que era innecesario utilizar la palabra “consecutivo” para llegar a este resultado.

c) Se pidió también al Grupo de Redacción que considerase la posibilidad de armonizar las versiones del artículo 19 en los diversos idiomas.

ii) *Aviso de demora*

12. A solicitud de un representante, el Grupo de Trabajo acordó aplazar el examen del informe hasta la segunda lectura del proyecto de convenio en lo que respecta al artículo 19.

4. RELACION DEL PROYECTO DE CONVENIO CON OTROS CONVENIOS

1. El Grupo de Trabajo consideró la relación entre el proyecto de Convenio sobre el transporte marítimo de mercaderías y a) los convenios que regulan la responsabilidad por daños ocasionados por un accidente nuclear y b) otros convenios marítimos.

a) *La relación con los convenios que regulan la responsabilidad por daños ocasionados por un accidente nuclear*

i) *Disposiciones contenidas en el Protocolo de Bruselas de 1968*

2. El artículo 4 del Protocolo de Bruselas de 1968 al Convenio de Bruselas de 1924 dice lo siguiente:

“El presente Convenio se aplicará sin perjuicio de las disposiciones de convenciones internacionales o leyes nacionales sobre la responsabilidad por daños nucleares.”

ii) *Discusión por el Grupo de Trabajo*

3. Con arreglo a un nuevo artículo propuesto, cuando sea aplicable este artículo la responsabilidad por daños ocasionados por un accidente nuclear no se regirán por el Convenio sobre el transporte marítimo de mercaderías. En favor del nuevo artículo se adujo que permitiría a los Estados partes en la Convención de París de 1960 sobre responsabilidad de terceros en materia de energía nuclear, enmendado por el Protocolo Adicional de 1964, o la Convención de Viena de 1963 sobre responsabilidad civil por daños nucleares, ser partes también en el proyecto de Convenio sobre el transporte marítimo de mercaderías. Se señaló además que sería conveniente concordar la norma relativa a daños nucleares con la Convención de Bruselas relativa a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares, de 1971, y con la disposición correlativa del artículo 20 del Convenio de Atenas relativo al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje, de 1974.

4. El nuevo artículo propuesto contó con el apoyo general, aunque se manifestó también la opinión de que el artículo 4 del Protocolo de Bruselas de 1968 era igualmente aceptable. También se sugirió que el nuevo artículo propuesto debería prever el caso de los Estados que actualmente carecen de leyes nacionales concretas que rijan la responsabilidad por este tipo de daño, pero que basan tal responsabilidad en los principios generales de la responsabilidad civil. Se remitió al Grupo de Redacción el nuevo artículo propuesto, junto con la sugerencia relativa a su enmienda.

b) *Relaciones con otros convenios marítimos*

i) *Disposiciones contenidas en otros convenios*

5. El artículo 8 del Convenio de Bruselas de 1924 dice lo siguiente:

“Las disposiciones del presente Convenio no modifican ni los derechos ni las obligaciones del porteador, derivados de cualquier ley en vigor en este momento, relativa a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima.”

ii) *Discusión por el Grupo de Trabajo*

6. Se dijo que, si bien el artículo 8 del Convenio de Bruselas de 1924 era sustancialmente aceptable, su redacción era ambigua y la frase “en vigor en este momento” daba a entender que únicamente las normas que estaban en vigor en el momento de firmarse ese Convenio pertenecían al ámbito de aplicación de la norma. Se dijo además que debía hacerse referencia a la limitación de la responsabilidad en virtud de convenios internacionales.

7. Se manifestó también la opinión de que las disposiciones del artículo 19 del Convenio de Atenas relativo al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje, de 1974, podría constituir una base idónea para un texto conveniente. Este artículo dice lo siguiente:

“El presente Convenio no modificará los derechos ni las obligaciones del porteador, el porteador ejecutante y sus

empleados o agentes, previstos en convenios internacionales relativos a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima."

Sin embargo, se sugirió que si bien el texto del artículo 19 del Convenio de Atenas de 1974 podía servir de modelo, sería necesario en este contexto referirse también a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de naves destinadas a la navegación marítima prevista en la legislación nacional.

8. A continuación, se remitió al Grupo de Redacción la cuestión de la relación del proyecto de Convenio con otros convenios, para que aquél formulase un proyecto de texto, habida cuenta del debate precedente.

INFORME DEL GRUPO DE REDACCION

a) El Grupo de Redacción examinó dos disposiciones concernientes a las relaciones del Convenio revisado con otros Convenios y recomendó al respecto el siguiente proyecto de texto:

*"[Relaciones del Convenio revisado con otros convenios]
[Parte VII]*

"1. El presente Convenio no modificará ni los derechos ni las obligaciones del porteador, el porteador efectivo y sus empleados y agentes previstos en los convenios internacionales o en las leyes nacionales que se refieran a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima.

"2. No se incurrirá en responsabilidad con arreglo a las disposiciones del presente Convenio por el daño ocasionado por un incidente nuclear si el explotador de una instalación nuclear es responsable de dicho daño:

"a) Con arreglo a la Convención de París de 29 de julio de 1960 sobre responsabilidad de terceros en materia de energía nuclear enmendada por el Protocolo Adicional de 28 de enero de 1964, o a la Convención de Viena sobre responsabilidad civil por daños nucleares, de 21 de mayo de 1963, o

"b) En virtud de las leyes nacionales que rijan la responsabilidad por daños de esta naturaleza, siempre que estas leyes sean tan favorables en todos sus aspectos a las personas que puedan sufrir ese daño como la Convención de París o la de Viena."

Notas sobre el proyecto de disposiciones propuesto

b) Un representante expresó la opinión de que el párrafo 1 del proyecto de texto que figura en los párrafos anteriores no debería contener referencia alguna a las "leyes nacionales" y se reservó su posición sobre este extremo.

EXAMEN DEL INFORME DEL GRUPO DE REDACCION

9. El Grupo de Trabajo examinó el informe del Grupo de Redacción citado en los párrafos anteriores. El Grupo de Trabajo aprobó este informe, incluido el proyecto de disposiciones propuesto. Sin embargo, el Grupo de Trabajo volvió a remitir al Grupo de Redacción la cuestión de la

armonización de las versiones de este artículo en distintos idiomas.

5. AVERIA GRUESA

a) Disposiciones de los convenios vigentes

1. El párrafo 2 del artículo 5 del Convenio de Bruselas de 1924 dispone lo siguiente:

"Ninguna disposición de estas reglas se considerará como impedimento para la inserción en un conocimiento de cualquier disposición lícita relativa a averías gruesas."

b) Discusión por el Grupo de Trabajo

2. El debate mantenido en el Grupo de Trabajo se basó en la disposición anterior, y en los textos de las propuestas presentadas por dos representantes.

3. La primera propuesta, tras repetir la disposición anterior contenida en el Convenio de Bruselas, disponía que ninguna persona que tenga interés en las mercancías estaría obligada a contribuir en caso de avería gruesa a menos que el porteador probara que él, sus empleados y agentes adoptaron todas las medidas que cabía razonablemente esperar para evitar el accidente que produjo la avería gruesa.

4. La segunda propuesta, tras repetir igualmente la anterior disposición del Convenio de Bruselas, disponía que las acciones relativas a averías gruesas estarían regidas por las disposiciones correspondientes del proyecto de convenio, y que toda disposición que no estuviese en consonancia con el Convenio era nula y sin efecto en la medida en que se apartase del mismo.

5. Se declaró que la primera propuesta tenía por objeto resolver la situación que surge con respecto a la avería gruesa debido a los efectos sobre las reglas que la rigen de lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 5 del anteproyecto de convenio, relativo a la norma básica sobre la responsabilidad del porteador. Según la regla D de las Reglas York-Amberes, el derecho a contribuir en caso de avería gruesa no resultaba afectado aunque el acontecimiento que dio lugar al sacrificio económico o gastos se debiera a la culpa de una de las partes en la operación. No obstante, esto no perjudicaba los recursos existentes contra dicha parte por la culpa. Si, con arreglo a esta norma, el propietario de la carga hiciera una contribución al porteador para la avería gruesa, y luego tratase de recuperar tal contribución sobre la base de que la pérdida causada por la avería gruesa se debió a la culpa del porteador, esta acción podría no prosperar ya que puede no ser considerada una acción por pérdida, daños o gastos resultantes de la pérdida o el daño de las mercaderías en el sentido del artículo 5 1). Para evitar esto, la primera propuesta negaba al porteador el derecho de contribución a menos que probara que no había habido culpa por su parte. No obstante, al comentar esta propuesta se expresó la opinión de que imponía una obligación excesiva al porteador y de que limitaba demasiado su derecho de contribución. También se sugirió que una manera mejor de lograr el resultado apetecido no era negar el derecho a contribuir, sino conceder el derecho de reembolso con

respecto a la contribución a menos que el porteador probase la ausencia de culpa. En consecuencia, hubo acuerdo en que el derecho de los propietarios de la carga a reconvenir en relación con la contribución a la avería gruesa debía regirse por las disposiciones del Convenio como si esa reconvencción fuera una demanda derivada de la pérdida de la mercadería o de daños causados a ésta. Sin embargo, un representante señaló que si se aplicaban a tales reconvencciones todas las disposiciones del Convenio había la posibilidad de que se perjudicara la posición de los propietarios de la carga en algunas jurisdicciones a causa de la aplicación del plazo del artículo 20. Este representante dijo que, en vista de esta dificultad, si se aprobaba una disposición en este sentido tal vez debería hacerse una reserva sobre este punto.

6. En apoyo de la segunda propuesta, se declaró que los derechos de las partes en un contrato de transporte con respecto a la avería gruesa actualmente se establecían en general en las cláusulas de los conocimientos de embarque. Por tanto, era importante asegurar que tales cláusulas no fueran contra las disposiciones del Convenio. Respecto de esta propuesta se señaló que era superflua dado que el artículo 23 ya anulaba todas las cláusulas que se apartaran del proyecto de convenio.

7. Algunos representantes declararon también que convenía aclarar lo que significaba la referencia a las disposiciones “lícitas” relativas a la avería gruesa contenidas en el texto del párrafo 2 del artículo 5 del Convenio de Bruselas. Se señaló que las disposiciones que no fueran lícitas serían ineficaces en cualquier caso y, por tanto, esas palabras tal vez fueran superfluas.

8. Se decidió que el texto actual del párrafo 2 del artículo 5 del Convenio de Bruselas, junto con los cambios de redacción sugeridos al respecto, fuesen examinados por el Grupo de Redacción con miras a redactar un texto adecuado.

INFORME DEL GRUPO DE REDACCION

El Grupo de Redacción examinó este tema, y recomendó que el Grupo de Trabajo considerara la siguiente disposición.

“[Artículo 24: Avería gruesa]

“1. Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de lo dispuesto en el contrato de transporte o en las leyes nacionales acerca de la avería gruesa.

“2. No obstante, las normas del presente Convenio relativas a la responsabilidad del porteador por pérdidas o daños de las mercancías regularán la responsabilidad del porteador de indemnizar al consignatario con respecto a cualquier acto que contribuya a producir una avería gruesa.”

EXAMEN DEL INFORME DEL GRUPO DE REDACCION

9. El Grupo de Trabajo examinó el mencionado informe del Grupo de Redacción. El informe, incluido el proyecto

de disposiciones propuesto, fue aprobado por el Grupo de Trabajo.

Se hicieron los siguientes comentarios y reservas en relación con el proyecto de disposiciones:

a) Una delegación se reservó el derecho a añadir, cuando promulgase normas de derecho interno para dar efecto al proyecto de Convenio, una disposición que protegiese los derechos conferidos en virtud del párrafo 2 con respecto a la avería gruesa frente a los efectos de una posible expiración del plazo de prescripción previsto en el artículo 20 del proyecto de Convenio.

b) Dos delegaciones se reservaron su posición con respecto al párrafo 2.

c) Se pidió al Grupo de Redacción que considerase la posibilidad de armonizar las versiones en los distintos idiomas del texto del artículo 24.

B. Segunda lectura del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías

Examen del Grupo de Trabajo

1. El Grupo de Trabajo examinó en segunda lectura el proyecto de disposiciones que había aprobado en el curso de sus períodos de sesiones tercero a séptimo¹⁵.

Título del convenio

2. Luego de deliberar, el Grupo de Trabajo decidió modificar el título del proyecto de convenio como sigue: “Proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercaderías”.

Epígrafes

3. El Grupo de Trabajo decidió remitir al Grupo de Redacción el examen de los epígrafes enunciados en el anteproyecto de convenio.

CAPITULO I. AMBITO DE APLICACION

Artículo 1 [Ambito documentario del Convenio]

1. Las disposiciones del presente Convenio serán aplicables a todos los contratos de transporte marítimo de mercancías.

[2. Cuando no se expida un conocimiento de embarque o un documento similar que sirva como título, las partes podrán estipular expresamente que no se aplicará el Convenio, a condición de que se extienda un documento estableciendo la estipulación y de que en ese documento se inserte una declaración de esta estipulación firmada por el cargador.]

¹⁵ Véase el documento A/CN.9/WG.III/WP.19. En la reseña del examen del proyecto de convenio por el Grupo de Trabajo en segunda lectura, que sigue, los artículos figuran en el orden en que aparecieron en el documento A/CN.9/WG.III/WP.19 y no en el orden aprobado en definitiva en este período de sesiones.

3. Las disposiciones del presente Convenio no serán aplicables a los contratos de fletamento. Sin embargo, cuando se extienda un conocimiento de embarque en virtud o en cumplimiento de un contrato de fletamento, las disposiciones del Convenio se aplicarán a ese conocimiento de embarque cuando éste regule la relación entre el porteador y el titular del conocimiento.

[4. A los efectos del presente artículo, los contratos de transporte de una cierta cantidad de mercancías durante un determinado período de tiempo se considerarán contratos de fletamento.]

Párrafo 1

4. El Grupo de Trabajo adoptó esta disposición según se enuncia precedentemente.

Párrafo 2

5. El Grupo de Trabajo examinó la cuestión relativa al mantenimiento o supresión del párrafo 2. En apoyo a esta disposición, se dijo que en circunstancias especiales convendría a los cargadores que hubiera la posibilidad de acordar la no aplicación del convenio. No obstante, la mayoría de los representantes apoyaron la supresión de este párrafo, pues la disposición podría facilitar que los porteadores eludiesen la protección dispuesta en el convenio en favor de los cargadores y de los consignatarios. En consecuencia, el Grupo de Trabajo decidió suprimir el párrafo 2 de este artículo.

Párrafo 3

6. El Grupo de Trabajo adoptó esta disposición según se enuncia precedentemente. En este contexto, el representante de la República Federal de Alemania, en su calidad de Presidente del Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre reglamentación internacional del transporte marítimo, informó al Grupo de que ese Grupo de Trabajo no había tomado en el período de sesiones que celebró a comienzos de este año ninguna decisión definitiva sobre las medidas legislativas o de otro orden que finalmente habría que adoptar sobre pólizas de fletamento. Esa decisión fue aplazada hasta 1978. El Presidente expuso brevemente las razones de la decisión.

Párrafo 4

7. La mayoría de los representantes opinaron que la redacción de este párrafo, al excluir el ámbito del convenio "los contratos de transporte de una cierta cantidad de mercancías durante un determinado período de tiempo" era demasiado amplia, ya que tendría como consecuencia la exclusión de un gran número de contratos de transporte de la esfera de protección del Convenio. Respondiendo a estos comentarios, un representante propuso el siguiente nuevo texto para el párrafo 4:

"Las disposiciones del presente convenio no serán aplicables a los *contratos de embarques sucesivos de mercancías como carga a granel completa*. No obstante, si se expide un conocimiento de embarque en cumplimiento de dicho contrato, se aplicarán las disposiciones del Convenio a ese conocimiento de embarque, cuando regulen la relación entre el porteador y el tenedor del conocimiento de embarque."

El representante que presentó esta propuesta explicó que tales contratos a largo plazo de embarques sucesivos de mercancías como carga a granel completa eran habituales en muchos tipos de comercio, y que las partes en esos contratos a largo plazo solían estar en igual posición negociadora. Por lo general, el contrato fijaba los fletes a largo plazo y disponía, entre otras cosas, el tipo de póliza de fletamento que se utilizaría para cada embarque en virtud del contrato, por lo cual tenía el carácter de "contrato de referencia" para futuros embarques. En consecuencia, la exclusión del convenio de este tipo de contratos podría ser considerada también como una consecuencia de la exclusión del convenio que se había acordado respecto de las pólizas de fletamento. Otro representante sugirió que se agregasen las palabras "si las partes así lo conviniesen" al final de la primera cláusula del proyecto de propuesta que figura precedentemente, a fin de que la aplicabilidad del convenio a esos contratos dependiese de un acuerdo especial de las partes. Varios representantes se mostraron partidarios del proyecto de propuesta en su forma enmendada. El representante que había sugerido el nuevo texto para el párrafo 4 retiró a continuación su propuesta. El Grupo de Trabajo decidió entonces suprimir el párrafo 4 de este artículo.

Párrafo 4 bis

8. El Grupo de Trabajo convino en agregar un nuevo párrafo, basado en el artículo 7 de la Convención sobre la Prescripción en Materia de Compraventa Internacional de Mercaderías, que dice lo siguiente:

"Artículo 7

"En la interpretación y aplicación de las disposiciones del presente Convenio se tendrán en cuenta su carácter internacional y la necesidad de promover su uniformidad."

Se pidió al Grupo de Redacción que considerara la ubicación más adecuada que podía darse dentro del proyecto de convenio a la disposición.

Artículo 2 [Ambito geográfico de aplicación]

1. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo [1], a todo contrato de transporte marítimo de mercancías entre puertos situados en dos Estados, siempre que:

a) El puerto de carga previsto en el contrato de transporte esté situado en un Estado contratante, o

b) El puerto de descarga previsto en el contrato de transporte esté situado en un Estado contratante, o

c) Uno de los puertos facultativos de descarga previstos en el contrato de transporte sea el puerto efectivo de descarga y dicho puerto esté situado en un Estado contratante, o

d) El conocimiento de embarque u otro documento que acredite el contrato de transporte esté expedido en un Estado contratante, o

e) El conocimiento de embarque u otro documento que acredite el contrato de transporte estipule que el contrato se regirá por las disposiciones del presente

Convenio o por la legislación de cualquier Estado que dé efecto a esas disposiciones.

2. Las disposiciones del párrafo 1 se aplicarán independientemente de la nacionalidad que tengan el buque, el porteador, el cargador, el consignatario o cualquier otra persona interesada.

[3. Cada Estado contratante aplicará las disposiciones del presente Convenio a los contratos de transporte mencionados más arriba.]

4. Lo dispuesto en este artículo no impedirá que un Estado contratante aplique las normas del presente Convenio al transporte interno.

Párrafo 1

1. El Grupo de Trabajo conservó las disposiciones de este párrafo. No aprobó en cambio la propuesta de un representante para que se suprimieran las palabras “previsto en el contrato de transporte” en los incisos *a)* y *b)*; esta propuesta se basaba en el deseo de que los principios del convenio se aplicaran al caso en que las mercaderías comprendidas en un conocimiento de embarque que no fuere emitido en un Estado contratante fueran de hecho (des)cargadas en un puerto de un Estado contratante cuando el contrato de transporte no previera un puerto de (des)carga no ubicado en un Estado contratante. Esta propuesta no fue aprobada, por cuanto ello impediría que las partes supieran anticipadamente con certeza si el convenio sería o no aplicable.

Párrafo 2

2. El Grupo de Trabajo adoptó esta disposición según se enuncia precedentemente.

Párrafo 3

3. El Grupo de Trabajo examinó la posibilidad de suprimir este párrafo. Muchos representantes lo calificaron de superfluo, ya que el principio que contenía formaba parte del derecho internacional. Otros opinaron que la disposición era útil en cuanto prevendría posibles controversias sobre el cumplimiento del Convenio con arreglo a la legislación nacional, como había ocurrido con la aplicación del Convenio de Bruselas de 1924. El Grupo de Trabajo, luego de deliberar, decidió suprimir el párrafo 3.

Párrafo 4

4. Se sugirió la supresión de este párrafo en vista de que un Estado tenía en todo caso el derecho de aplicar las normas del Convenio al transporte interno y de que una disposición expresa a este efecto constituiría una intromisión en el principio de soberanía de los Estados. Otro representante expresó sin embargo la conveniencia de una disposición conforme al espíritu del párrafo 4, habida cuenta del sistema constitucional de su país. El Grupo de Trabajo decidió en consecuencia conservar esta disposición en el Convenio y remitió el párrafo 4 al Grupo de Redacción para que buscara una formulación apropiada.

Artículo 3 [Definiciones]

[En el presente Convenio:]

1. Se entiende por “porteador” o “porteador con-

tratante” toda persona que en su propio nombre celebra un contrato de transporte marítimo de mercancías con el cargador.

2. Se entiende por “porteador efectivo” toda persona a quien el porteador contratante ha encomendado la realización de la totalidad o de parte del transporte de mercancías.

3. El término “mercancías” comprende los bienes, objetos, mercaderías y artículos de cualquier clase y los animales vivos.

4. El “contrato de transporte” es aquel en virtud del cual el porteador conviene con el cargador, contra el pago de un flete, en transportar determinadas mercancías por mar de un puerto a otro en el cual se efectuará la entrega.

[5. “Buque” significa cualquier embarcación empleada para el transporte de mercancías por mar.]

6. Por “conocimiento de embarque” se entiende un documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo de mercancías y en el que consta que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado esas mercancías, y se compromete a entregarlas contra la presentación de ese documento. Constituye tal compromiso la disposición, incluida en el documento, de que las mercancías se entregarán a la orden de una persona designada, o al portador.

7. El “consignatario” es la persona autorizada para recibir las mercancías.

1. El Grupo de Trabajo opinó que la Convención debería comenzar con un artículo sobre las definiciones y, por tanto, decidió que este artículo pasara a ser el artículo 1. Un representante se opuso a ello basándose en que una convención debe comenzar definiendo primero su ámbito de aplicación. Este representante dijo que era partidario del orden de artículos contenido en la versión preliminar del proyecto de convenio (A/CN.9/WG.III/WP.19).

Párrafos 1 y 2

2. El Grupo de Trabajo decidió pedir al Grupo de Redacción que considerara la posibilidad de modificar los párrafos 1 y 2 teniendo en cuenta las definiciones de “porteador” y “porteador verdadero” dadas en la Convención de Atenas relativa al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje, 1974. Estas definiciones son las siguientes:

“*a)* Se entiende por “porteador” toda persona que ha celebrado un contrato de transporte o en cuyo nombre se ha celebrado un contrato de transporte, independientemente de que el transporte sea realizado efectivamente por ella o por un porteador verdadero;

“*b)* Se entiende por “porteador verdadero” toda persona distinta del porteador que, siendo el propietario, fletador o explotador de un buque, realiza efectivamente la totalidad o parte del transporte.”

Un representante sugirió que era innecesario que la terminología del nuevo convenio fuera idéntica a la del Convenio de Atenas de 1974 dadas las diferencias entre los problemas del transporte de pasajeros y los del transporte de carga. Además, ese representante estimó que en vista de que el Convenio de Atenas era inaceptable para algunos Estados, sería infortunado incorporar disposiciones de ese Convenio en el proyecto del Grupo de Trabajo.

Párrafo 3

3. Un representante propuso la nueva formulación de la definición de "mercancías" siguiente: El término "mercancías" significa todo tipo de mercancías, incluso animales vivos; cuando las mercancías son embaladas o reunidas en un contenedor, plataforma u otro elemento de transporte proporcionado por el cargador, el término "mercancías" comprende el embalaje o elemento de transporte proporcionado por el cargador.

4. Se explicó que la finalidad de la propuesta era incluir todos los tipos de embalaje dentro de la definición de "mercancías". Contra esta propuesta se dijo que fomentaría las reclamaciones por daños al embalaje incluso en los casos en que las propias mercancías no resultaran dañadas. Se sugirió también que el porteador debería ser el único responsable de los daños causados a los embalajes de valor, como por ejemplo los contenedores. El Grupo de Trabajo aprobó el fondo de la propuesta antes citada y pidió al Grupo de Redacción que formulase una nueva definición del término "mercancías" utilizando como base dicha propuesta.

Párrafo 4

5. El Grupo de Trabajo remitió al Grupo de Redacción la sugerencia de un representante de suprimir las palabras "en el cual efectuará la entrega".

Párrafo 5

6. El Grupo de Trabajo decidió suprimir la definición de "buque" por opinar que era innecesaria.

Párrafo 6

7. Para aclarar que la expresión "conocimiento de embarque" además de los documentos expedidos "a la orden de una persona designada, o al portador", comprendía también los documentos expedidos "a la orden", el Grupo de Trabajo, a propuesta de un representante, decidió insertar en la segunda frase de la definición del término "conocimiento de embarque" una expresión adecuada al efecto.

8. Un representante sugirió que se suprimiera la referencia a la carga de las mercancías en la primera frase de la definición del término "conocimiento de embarque", ya que cargar era simplemente una forma de "tomar a su cargo las mercaderías". No obstante, el Grupo de Trabajo no aceptó esta sugerencia, ya que generalmente los bancos que efectúan el pago contra la entrega de los documentos exigen conocimientos de embarque en los que se consigne expresamente que las mercancías han sido cargadas a bordo de un buque determinado.

9. Un representante sugirió que la expresión "contrato de transporte marítimo de mercancías" se sustituyera por las palabras "contrato de transporte", basándose en que el párrafo 4 del artículo 3 contenía la definición de este término. El Grupo de Trabajo decidió remitir esta sugerencia al Grupo de Redacción.

Párrafo 7

10. Un representante propuso sustituir la definición de "consignatario" por la siguiente:

"'Derechohabiente' significa la persona autorizada para recibir las mercancías. Esta persona está en condiciones de ejercer los derechos del cargador."

En el texto original de la propuesta, en francés, se utilizó la expresión "*l'ayant-droit*" para indicar el objeto definido.

11. Este representante opinó que en francés el término "destinatario" sólo comprendía un consignatario designado y, por consiguiente, se requería un término diferente tal como "*l'ayant-droit*". No obstante, hubo acuerdo general en que el término "*consignee*" era el que debía utilizarse en el texto inglés, y que el equivalente más próximo a ese término en francés era "*destinataire*". Por esta razón, se mantuvo el término "*destinataire*" en el texto francés del artículo. Con respecto a la segunda frase de la propuesta anterior, la mayoría de los representantes opinaron que no debería aprobarse ya que las posiciones jurídicas de cargadores y consignatarios no eran necesariamente idénticas.

12. El Grupo de Trabajo aprobó el texto del párrafo 7 tal como se ha reproducido anteriormente.

13. Un representante sugirió que debía modificarse el orden de las definiciones contenido en el artículo 3, a fin de que la definición de "consignatario" figurase después de la definición de "porteador efectivo". El Grupo de Trabajo pidió al Grupo de Redacción que examinase la conveniencia de reordenar el artículo según lo propuesto.

CAPITULO II. RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR**SECCION 1. DISPOSICIONES GENERALES****Artículo 4 [Período durante el cual el porteador es responsable]**

1. "Transporte de mercancías" comprende el período durante el cual las mercancías están bajo custodia del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y el puerto de descarga.

2. A los efectos del párrafo 1), se entenderá que las mercancías están bajo la custodia del porteador desde el momento en que éste las haya recibido hasta el momento en que las haya entregado:

a) Poniéndolas en poder del consignatario;

b) En los casos en que el consignatario no reciba las mercancías, poniéndolas a disposición del consignatario de conformidad con el contrato, la ley o los usos aplicables en el puerto de descarga; o

c) Poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quien, según la ley o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías.

3. La mención del porteador o del consignatario en los anteriores párrafos 1) y 2) comprende también a los empleados, los agentes y otras personas que actúen según

instrucciones del porteador o del consignatario, respectivamente.

Párrafo 1

1. El Grupo de Trabajo aprobó esta disposición tal como se indica *supra*.

Párrafo 2

2. Se sugirió que las palabras “los usos” del inciso b) se sustituyan por las palabras “los usos del ramo del comercio de que se trate”, u otras cualesquiera de un sentido análogo.

3. El Grupo de Trabajo remitió esta sugerencia al Grupo de Redacción y, con sujeción a una fórmula apropiada en el sentido indicado, aprobó las disposiciones del párrafo 2.

Párrafo 3

4. El Grupo de Trabajo aprobó esta disposición tal como se indica *supra*.

Artículo 5 [Normas básicas sobre la responsabilidad del porteador]

1. El porteador será responsable de los perjuicios que resulten de la pérdida o el daño de las mercancías o de la demora en la entrega, si el hecho que causó la pérdida, el daño o la demora se produjo cuando las mercancías estaban a su cargo conforme al artículo [4], a menos que el porteador pruebe que él, sus empleados y sus agentes adoptaron todas las medidas razonablemente necesarias para evitar el hecho y sus consecuencias.

2. Se considerará que hay demora en la entrega cuando las mercancías no hayan sido entregadas dentro del plazo expresamente acordado por escrito o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, habida cuenta de las circunstancias del caso, cabría razonablemente exigir a un porteador diligente.

3. El titular de una acción por pérdida de las mercancías podrá considerarlas perdidas cuando no hayan sido entregadas según requiere el artículo [4] dentro de los [sesenta] días siguientes a la expiración del plazo de entrega previsto en el párrafo [2] de [este] artículo.

4. El porteador responderá en caso de incendio, siempre que el demandante demuestre que el incendio se produjo por culpa o negligencia del porteador, sus auxiliares o agentes.

5. Respecto de los animales vivos, el porteador quedará exento de responsabilidad cuando la pérdida, el daño o la demora en la entrega resulten de cualesquier riesgos especiales inherentes a ese tipo de transporte. Cuando el porteador demuestre haber cumplido las instrucciones especiales que con respecto a los animales le dio el cargador y que, habida cuenta de las circunstancias de hecho, la pérdida, el daño o la demora en la entrega podría atribuirse a tales riesgos, se presumirá que éstos fueron la causa de la pérdida, el daño o la demora en la entrega, a menos que exista la prueba de que la totalidad o parte de la pérdida, el daño o la demora en la entrega se produjo por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o sus agentes.

6. El porteador no responderá de la pérdida o daños que sean resultado de medidas adoptadas para el salva-

mento de vidas humanas o de medidas razonables para el salvamento de mercancías en el mar.

7. Cuando la culpa o negligencia del porteador, sus auxiliares o agentes concurre con otra causa en la pérdida o daños de las mercaderías, el porteador sólo será responsable por la parte de la pérdida o daños atribuibles a dicha culpa o negligencia, pero deberá demostrar el importe de la pérdida o daños no atribuibles a ella (a la culpa).

Párrafo 1

1. El Grupo de Trabajo examinó, pero no aprobó, una propuesta de un representante tendiente a que el párrafo 1, por las razones indicadas en el documento A/CN.9/WG.III(VII)/CRP.1, presentado por la OCTI, dijera lo siguiente:

“1. El porteador será responsable de toda pérdida o daño de las mercancías si la pérdida o el daño se produjo cuando éstas estaban a su cargo; responde igualmente de todos los perjuicios que resulten de la demora en la entrega.

“El porteador quedará exonerado de esta responsabilidad si prueba que tanto él como sus empleados o sus mandatarios han tomado todas las medidas que cabría razonablemente exigir para evitar la pérdida o el daño de las mercancías o el perjuicio resultante de la demora en la entrega.”

2. El Grupo de Trabajo consideró, pero no aprobó, la propuesta de otro representante de que se añadieran al final del párrafo 1 las palabras “se considerará que las medidas para poner en estado de navegabilidad a un buque serán las medidas que razonablemente se requiera que hayan de adoptar el porteador, sus auxiliares o agentes”.

3. Cuatro representantes propusieron un nuevo párrafo 1 bis que diría lo siguiente:

“Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, el porteador no será responsable de las pérdidas, daños, gastos o demora que resulten de cualquier negligencia o error en la navegación del buque, o de un incendio, salvo que se demuestre que el hecho que causó dicha pérdida, daño, gasto o demora es imputable al comportamiento indebido del porteador.”

En abono de esta propuesta se arguyó que:

a) Los viajes por mar seguían entrañando considerables peligros;

b) El naviero no tenía un control efectivo continuo sobre el capitán, la tripulación, los pilotos, o las condiciones prevalecientes en los puertos de carga y descarga;

c) La supresión de la exención de culpa por “error de navegación” daría lugar a un aumento considerable de la prima del seguro de responsabilidad civil para el porteador sin una disminución correspondiente de la prima del seguro de la carga. El aumento de la prima del seguro de responsabilidad civil se reflejaría en un aumento de los fletes;

d) Ni los navieros ni los porteadores eran partidarios de la supresión de la exención de culpa por “error de navegación”;

e) Por el momento, el efecto económico real de la supresión de esta exención era desconocido e incalculable; y

f) La supresión de la exención de culpa por error de navegación tendría graves efectos nocivos sobre las prácticas relativas a la avería gruesa. Por lo tanto, el Grupo de Trabajo no debía adoptar ninguna medida que prejuzgara sobre esa cuestión, que debía ser examinada en 1979 por el Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo de la UNCTAD.

Los representantes que se oponían a la adición de este párrafo 1 bis propuesto adujeron las siguientes razones:

a) Gracias a los progresos de la tecnología, los peligros de los viajes por mar se habían reducido considerablemente;

b) Gracias a los progresos en las comunicaciones, el naviero podía actualmente estar en contacto permanente con la embarcación y sus oficiales;

c) No había datos suficientes para llegar a la conclusión de que los costos totales del seguro aumentarían como consecuencia de la supresión de la exención;

d) Los cargadores eran partidarios de la supresión de la exención;

e) El mantenimiento de la exención de culpa por "error de navegación" constituiría una grave desviación de los principios jurídicos generales básicos de la responsabilidad por culpa y la responsabilidad civil y estaría en contra de los principios establecidos en otras convenciones sobre transporte;

f) El texto actual del párrafo 1 del artículo 5 representaba una transacción cuidadosamente establecida, que debía mantenerse.

4. El Grupo de Trabajo, tras deliberar, decidió no aprobar el párrafo 1 bis propuesto.

5. Otro párrafo 1 bis propuesto decía lo siguiente:

"Sin embargo, el porteador no estará obligado a pagar indemnización por pérdidas, daños o gastos, que no sean las pérdidas o los daños de las mercancías resultantes de demoras en la entrega, cuando esas pérdidas, daños o gastos no pudieran haber sido razonablemente previstos por el porteador en el momento de celebrar el contrato de transporte como una consecuencia probable de la demora."

6. Se expresó la opinión de que la anterior disposición, que limitaba la responsabilidad del porteador a pagar la indemnización por los daños previsibles, era innecesaria, y que podía dejarse que este problema lo resolvieran las leyes nacionales.

7. El Grupo de Trabajo decidió no aprobar esta propuesta.

Párrafo 2

8. A propuesta de un representante, el Grupo de Trabajo decidió añadir las palabras "en el puerto de descarga previsto en el contrato de transporte" después de las palabras "no hayan sido entregadas" en el párrafo 2 del artículo 5.

Párrafo 3

9. El Grupo de Trabajo decidió aprobar esta disposición tal como se indica *supra*.

Nuevo párrafo 4

10. Dos representantes propusieron el siguiente texto como nuevo párrafo 4 en reemplazo de la disposición existente:

"El porteador será responsable en caso de incendio, salvo que demuestre que disponía de los medios adecuados para prevenir el incendio y que tanto él como sus encargados y sus mandatarios tomaron todas las medidas razonables para evitarlo y para limitar sus consecuencias, a menos que el demandante demuestre que la culpa o negligencia del porteador, o de sus mandatarios o sus encargados, causó o contribuyó a causar el incendio."

11. En apoyo de esta propuesta se adujo que la fórmula actual del párrafo 4 hacía recaer en el reclamante una carga de la prueba excesiva para él, y que la nueva fórmula propuesta era más equitativa. Sin embargo muchos representantes expresaron la opinión de que la fórmula actual era justificable, pues la mayoría de los incendios en los buques eran causados por combustión espontánea originada en la carga. Se observó que la propuesta llevaría básicamente al mismo resultado que la aplicación de la norma contenida en el párrafo 1 del artículo 5. Se señaló también que la redacción actual del párrafo 4 del artículo 5 era parte de una transacción cuidadosamente establecida, consignada en el párrafo 1 del artículo 5.

12. El Grupo de Trabajo decidió no aprobar el texto propuesto.

Párrafo 5

13. El Grupo de Trabajo consideró, pero no aprobó, la propuesta de un representante de que se suprimiera el párrafo 5.

Párrafo 6

14. El Grupo de Trabajo consideró, pero no aprobó, la propuesta de un representante de que la exención de responsabilidad del transportista por pérdidas o daños resultantes de medidas encaminadas a salvar vidas humanas en el mar debía limitarse a las medidas razonables.

Párrafo 7

15. El Grupo de Trabajo decidió aprobar esta disposición tal como se indica *supra*.

SECCION 2. LIMITES DE LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

Artículo 6 [Cómputo del límite]

[Variante A: Norma única para la limitación de la responsabilidad:

1. La responsabilidad del porteador con arreglo a lo dispuesto en el artículo [5] estará limitada a una suma

equivalente a () francos por bulto u otra unidad de carga transportada o a () francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías que hayan sido perdidas o dañadas o hayan sufrido demora, si esta cantidad es mayor.]

[*Variante B:* Norma doble sobre la limitación de la responsabilidad:

1. a) La responsabilidad del porteador por los perjuicios que resulten de la pérdida o el daño de las mercancías estará limitada a una suma equivalente a () francos por bulto y otra unidad de carga transportada o a () francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

b) Cuando se produzca una demora en la entrega, si el reclamante prueba de haber sufrido perjuicios distintos de aquellos a que se hace referencia en el apartado a), la responsabilidad del porteador no excederá:

Opción x: del [doble] del flete.

Opción y: de una suma equivalente a (X-Y) francos por bulto u otra unidad de carga transportada o a (X-Y) francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías que hayan sufrido demora, si esta cantidad es mayor.

c) En ningún caso la responsabilidad acumulada del porteador por los conceptos enunciados en los apartados a) y b) excederá del límite que se habría establecido con arreglo al apartado a) por la pérdida total de las mercancías respecto de las cuales se incurrió en esa responsabilidad.]

2. A los efectos de calcular cuál cantidad es mayor de conformidad con el párrafo 1, se aplicarán las siguientes normas:

a) Cuando se utilicen para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o cualquier dispositivo similar de transporte, todo bulto o unidad que según el conocimiento vaya embalado en tal dispositivo se considerará como un bulto o una unidad. Fuera de este caso, las mercancías en tal dispositivo se considerarán como una unidad de carga transportada.

b) En los casos en que el propio dispositivo se haya perdido o dañado, dicho dispositivo, cuando no sea propiedad del cargador o no haya sido suministrado por éste, será considerado una unidad aparte de carga transportada.

3. Por “franco” se entenderá una unidad compuesta de 65,5 miligramos de oro de ley de 900 milésimas.

4. La suma a que se refiere el párrafo 1 del presente artículo se convertirá a la moneda nacional del Estado del tribunal o del tribunal arbitral que entienda en la causa sobre la base del valor oficial de esa moneda con respecto a la unidad definida en el párrafo 3 del presente artículo en la fecha de la sentencia o laudo. Si no hay tal valor oficial, la autoridad competente del Estado interesado determinará cuál será considerado el valor oficial a los efectos del presente Convenio.

Párrafos 1 y 2

1. Un representante propuso que se substituyesen los párrafos 1 y 2 del artículo 6 por el texto siguiente:

“La responsabilidad del porteador con arreglo a lo dispuesto en el artículo [5] estará limitada a una suma equivalente a () francos por kilogramo de peso bruto de

las mercancías que hayan sido perdidas o dañadas o hayan sufrido demora.”

En apoyo de la propuesta, este representante señaló que la limitación por bulto o unidad contenida en el Convenio de Bruselas de 1924 había dado lugar a ambigüedades e incertidumbres. Los tribunales de diferentes países habían llegado a distintas conclusiones en cuanto a su interpretación. Aunque se habían hecho algunas aclaraciones mediante la adopción de la llamada cláusula de contenedores en el Protocolo de Bruselas de 1968 y de la substitución de un concepto de “unidad” por otro de “unidad de carga transportada” en el nuevo proyecto de convenio, seguirían existiendo dificultades considerables en cuanto a la interpretación correcta de lo que debería considerarse un “bulto” o “unidad de carga transportada”. Este representante señaló también que las convenciones internacionales relativas al transporte por aire, carretera y ferrocarril sólo utilizaban un concepto de limitación basada en el peso.

2. La mayoría de los representantes expresaron la opinión de que esta propuesta conduciría a una considerable simplificación del texto actual. Sin embargo, algunos representantes manifestaron que sólo podían aceptar la citada propuesta si se establecía una norma de limitación separada en términos de costos de flete por demora en la entrega de las mercancías. Se expresó también la opinión de que la formulación actual podía llevar a una suma indebidamente baja de indemnización cuando la carga afectada fuera de peso reducido pero de valor elevado.

3. El Grupo de Redacción decidió incluir en el proyecto de convenio las siguientes variantes respecto de la limitación de la responsabilidad de los porteadores:

a) Una norma general en función del peso bruto;

b) Una norma general en función del peso bruto, aparejada con una norma especial relativa a la demora en la entrega de las mercancías;

c) Una norma general en función del peso bruto o por bulto u otra unidad de carga transportada;

d) Una norma general en función del peso bruto o bulto u otra unidad de carga transportada, con una norma especial relativa a la demora en la entrega de las mercancías;

e) La variante mencionada en el inciso d), aparejada con otra norma especial para los contenedores.

4. El Grupo de Trabajo convino en que no se aprobase una norma básica sobre ninguna de las variantes mencionadas puesto que era deseable mantener las distintas variantes. Varios representantes opinaron que los gobiernos no estarían en condiciones de elegir entre estas variantes hasta que se hubieran convenido las sumas que debían fijarse como responsabilidad máxima por kilogramo de peso bruto o bulto o unidad de carga transportada. El Grupo de Trabajo pidió al Grupo de Redacción que redactase variantes de textos teniendo en cuenta los debates.

Párrafos 3 y 4

5. El Grupo de Trabajo aprobó los párrafos 3 y 4 del artículo 6 tal como aparecen en los párrafos precedentes.

Artículo 7 [Aplicabilidad de los límites de la responsabilidad; responsabilidad extracontractual; empleados y agentes]

1. Las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad establecidas en el presente Convenio serán aplicables a toda acción contra el porteador respecto de la pérdida o el daño de las mercancías regidas por el contrato de transporte, así como respecto de la demora en la entrega, se funde la acción en la responsabilidad contractual o en la responsabilidad extracontractual.

2. Si se ejerce tal acción contra un empleado o agente del porteador, tal empleado o agente podrá prevalerse de las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad que el porteador pueda invocar conforme al presente Convenio si demuestra que actuó en el ejercicio de sus funciones.

3. El total de las cantidades que hayan de pagar el porteador o cualquier persona de las mencionadas en el párrafo anterior no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio.

El Grupo de Trabajo aprobó el texto del artículo 7 tal como aparece en los párrafos precedentes.

Artículo 8 [Efectos del acto doloso]

El porteador no tendrá derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad prevista en el párrafo 1 del artículo [6] si se demuestra que los daños han sido causados por un acto doloso del porteador, o de alguno de sus empleados o agentes en el ejercicio de sus funciones. El empleado o agente del porteador tampoco tendrá derecho a beneficiarse de esa limitación de responsabilidad con respecto a los daños causados por un acto doloso de su parte.

1. A propuesta de un representante, el Grupo de Trabajo convino en reemplazar la expresión "acto doloso" por la correspondiente formulación del artículo 13 de la Convención de Atenas sobre el transporte marítimo de pasajeros y su equipaje, 1974¹⁶.

2. El Grupo de Trabajo examinó la propuesta de un representante para que se suprimiesen en la primera cláusula del artículo 8 las palabras "o de alguno de sus empleados o agentes en el ejercicio de sus funciones". Se sostuvo en apoyo de esta propuesta que la limitación de la responsabilidad de los porteadores sólo podía eliminarse cuando el porteador fuese personalmente responsable de un acto doloso grave. Se sostuvo en contra de ello que los porteadores actuaban habitualmente por medio de emplea-

dos o agentes y que, por lo tanto, la enmienda propuesta reduciría enormemente la protección especial que establece este artículo en favor de cargadores y consignatarios.

3. Las opiniones dentro del Grupo de Trabajo respecto de la enmienda propuesta estaban divididas casi en partes iguales. Algunos representantes opinaban que debían conservarse estas palabras. No obstante, prevaleció la opinión que sostenía que debían suprimirse las palabras "o de alguno de sus empleados o agentes en el ejercicio de sus funciones" en la primera frase del artículo 8.

4. Uno de los representantes reservó su posición respecto del artículo 8, en vista de su relación con el artículo 6.

SECCION 3. CARGA SOBRE CUBIERTA

Artículo 9 [Carga sobre cubierta]

1. El porteador podrá transportar mercancías sobre cubierta solamente cuando ello esté conforme con un acuerdo concertado con el cargador [con los usos generales del comercio de que se trate] o con las normas o disposiciones legales.

2. Cuando el porteador y el cargador hayan convenido en que las mercancías se transportarán o se podrán transportar sobre cubierta, el porteador incluirá en el conocimiento de embarque o en otro documento que acredite el contrato de transporte una declaración a tal efecto. A falta de esta declaración, el porteador deberá probar que existía acuerdo para el transporte sobre cubierta. No obstante, el porteador no podrá invocar tal acuerdo contra un tercero que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.

3. Cuando las mercancías hayan sido transportadas sobre cubierta contrariamente a lo dispuesto en el párrafo 1, el porteador será responsable de las pérdidas o daños sufridos por las mercancías, así como de la demora en la entrega, que resulten solamente del transporte sobre cubierta, de conformidad con las disposiciones de los artículos [6 y 7]. Esta disposición será también aplicable cuando el porteador conforme al párrafo 2 del presente artículo, no pueda invocar un acuerdo para el transporte sobre cubierta contra un tercero que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.

4. El transportar mercancías sobre cubierta contraviniendo el acuerdo expreso de transportarlas bajo cubierta se considerará negligencia intencional y estará sujeto a la disposición del artículo [8].

Párrafo 1

1. El Grupo de Trabajo examinó, sin aprobar, la propuesta de un representante de agregar las palabras "vigentes en el puerto de carga" o las palabras "vigentes en el puerto de descarga" al final de este párrafo.

2. El Grupo de Trabajo decidió conservar sin cambios el texto de este párrafo, aunque, a propuesta de un representante, al que apoyaron varios otros, suprimió los corchetes que encerraban las palabras "con los usos generales del comercio de que se trate".

¹⁶ El artículo 13 de dicha Convención dice lo siguiente:

"Artículo 13

"Pérdida del derecho de limitar la responsabilidad

"1. El porteador no tendrá derecho a limitar la responsabilidad con arreglo a los artículos 7 y 8 y al párrafo 1 del artículo 10, si se prueba que los perjuicios resultaron de un acto u omisión del porteador, con la intención de causar esos perjuicios, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente se causarían esos perjuicios.

"2. El empleado o agente del porteador o del porteador ejecutante no tendrá tal derecho a limitar la responsabilidad, si se prueba que los perjuicios resultaron de un acto u omisión de ese empleado o agente, con intención de causar esos perjuicios, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente se causarían esos perjuicios."

Párrafo 2

3. Un observador propuso que la facultad concedida a los porteadores en este párrafo de transportar mercancías sobre cubierta debería aplicarse solamente al “transporte sobre cubierta en contenedores, en buques contenedores especialmente equipados”. El Grupo de Trabajo tomó nota de esta propuesta.

Párrafo 3

4. El Grupo de Trabajo adoptó sin cambios el texto de este párrafo, pero corrigió la referencia que figura al final de la primera cláusula pasando de “los artículos 6 y 7” a “los artículos 6 y 8”.

Párrafo 4

5. El Grupo de Trabajo decidió conservar el fondo de este párrafo aunque reemplazó la expresión “negligencia intencional” por una expresión basada en la formulación que emplea el artículo 13 de la Convención de Atenas sobre el transporte marítimo de pasajeros y su equipaje (véase también el párr. 1 en el artículo 8 *supra*).

6. Un representante se reservó su posición con respecto a la disposición por la que se limita la responsabilidad del porteador en el caso de transporte sobre cubierta no autorizado.

SECCION 4. RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR CONTRATANTE Y DEL PORTEADOR EFECTIVO

Artículo 10 [Transporte realizado por el porteador efectivo]

1. Cuando el porteador contratante haya encomendado la realización del transporte o de parte del mismo a un porteador efectivo el porteador contratante seguirá, no obstante, respondiendo de la totalidad del transporte de conformidad con las disposiciones del presente Convenio.

2. El porteador efectivo responderá también, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, del transporte realizado por él.

3. El total de las sumas exigibles al porteador contratante y al porteador efectivo no excederá de los límites previstos en el presente Convenio.

4. Nada de lo dispuesto en este artículo menoscabará cualquier derecho de repetición que pueda existir entre el porteador contratante y el porteador efectivo.

El Grupo de Trabajo examinó la propuesta de dos representantes de reemplazar el artículo 10 tal como figura más arriba por una nueva formulación que tomara en cuenta el enfoque adoptado respecto a este problema en el artículo 4 de la Convención de Atenas relativa al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje, 1974. Durante la consideración de esta propuesta, se sugirió que los dos representantes intentaran llegar a una conciliación entre el criterio adoptado en el artículo 10 reproducido *supra* y el incorporado en el artículo 4 de la Convención de Atenas. Los dos representantes presentaron luego una propuesta en la forma de proyecto de texto. Un representante indicó que el párrafo 3 de la nueva propuesta era inaceptable

porque su vaguedad podía permitir que se dejaran de lado disposiciones importantes del convenio. Después de debatir la cuestión, el Grupo de Trabajo aprobó esta propuesta y remitió el texto al Grupo de Redacción.

Artículo 11 [Conocimiento de embarque directo]

[1. Cuando el contrato de transporte estipule que una parte determinada del transporte a que se refiere el contrato será realizada por una persona distinta del porteador contratante (conocimiento de embarque directo), la responsabilidad del porteador contratante y del porteador efectivo se determinará de conformidad con las disposiciones del artículo [10].

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, el porteador contratante podrá exonerarse de la responsabilidad por pérdida, daño (o demora) de las mercancías causados por hechos ocurridos mientras las mercancías estén a cargo del porteador efectivo, pero corresponderá al porteador contratante probar que tal pérdida, daño (o demora) se produjeron en esa oportunidad.]

Párrafo 1

1. Un representante señaló que las palabras “parte determinada” que figuraban en este párrafo daban origen a una falta de claridad en cuanto al alcance del mismo, y propuso, por lo tanto, que la primera oración del párrafo fuera reemplazada por el siguiente texto:

“Cuando el contrato de transporte estipule que el porteador contratante sólo realizará parte del transporte a que se refiere el contrato, y que el resto del contrato será realizado por una persona distinta del porteador (conocimiento de embarque directo), . . .”

2. El Grupo de Trabajo examinó y aprobó esta propuesta.

Párrafo 2

3. Un representante propuso la supresión del párrafo 2. En apoyo a esta propuesta declaró que esa disposición desvirtuaba el principio de que un porteador contratante debía ser responsable de toda pérdida, daño o demora que ocurrieran en el curso del transporte. Otros representantes, no obstante, opinaron que la supresión de este párrafo tal vez hiciera que los porteadores desistieran de emitir conocimientos de embarque directos y diera origen a la práctica de que cada sucesivo porteador emitiera un conocimiento de embarque que cubriera solamente la parte del transporte por él realizada. Sin embargo, la disponibilidad de un único conocimiento de embarque para su presentación era necesaria para ciertas operaciones comerciales que utilizaban esos documentos. El Grupo de Trabajo examinó la cuestión y decidió mantener el párrafo en la forma que figura más arriba.

4. El Grupo de Trabajo decidió reemplazar en este párrafo la palabra “demora” por la expresión “demora en la entrega”, y eliminar los paréntesis que encerraban la palabra “demora”.

Párrafos 1 y 2 examinados conjuntamente

5. Un representante propuso la supresión de los párrafos 1 y 2 y su reemplazo por un texto en virtud del cual,

cuando el contrato de transporte era realizado por más de un porteador, el primer porteador sería responsable ante el propietario de las mercancías por la realización del contrato de transporte. Todo porteador intermedio sería responsable de la realización de la parte del contrato de transporte por él asumida.

6. Los argumentos en pro y en contra de esta propuesta fueron en esencia similares a los señalados más arriba en relación con la propuesta relativa a la supresión del párrafo 2. La propuesta no fue aprobada por el Grupo de Trabajo.

7. Un representante sugirió que se mantuvieran los párrafos 1 y 2 y que se eliminaran los corchetes que los encerraban. En apoyo a esta propuesta se afirmó que su aceptación tendría como consecuencia la continuación de las actuales ventajas que ofrecía la emisión de conocimientos de embarque directos. El Grupo de Trabajo aprobó esta propuesta.

8. No se aprobó una sugerencia de que se hicieran las modificaciones de redacción necesarias para aclarar que el artículo sólo se aplicaría cuando todo el transporte fuera marítimo. Se expresó la opinión de que esto quedaba suficientemente claro con la definición de "contrato de transporte".

CAPITULO III. RESPONSABILIDAD DEL CARGADOR

Artículo 12 [Norma general]

La consideración de este artículo por el Grupo de Trabajo, y las decisiones adoptadas al respecto, figuran en la sección A de este informe, bajo el epígrafe de "Norma básica sobre la exoneración de responsabilidad del cargador".

Artículo 13 [Mercancías peligrosas]

La consideración de este artículo por el Grupo de Trabajo, y las decisiones adoptadas al respecto, figuran en la sección A de este informe, bajo el epígrafe de "Mercancías peligrosas".

CAPITULO IV. DOCUMENTOS DE TRANSPORTE

SECCION 1. CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE

Artículo 14 [Obligación de expedir un conocimiento de embarque]

1. Cuando el porteador contratante o el porteador efectivo reciba las mercancías y se haga cargo de ellas, el porteador contratante deberá, a petición del cargador, entregar a éste un conocimiento de embarque que contenga, entre otras cosas, los datos mencionados en el artículo [15].

2. El conocimiento de embarque podrá ser firmado por una persona autorizada a firmarlo por el porteador contratante. Se considerará que un conocimiento de embarque firmado por el capitán de buque que transporte las mercancías ha sido firmado en nombre del porteador contratante.

Párrafos 1 y 2

1. El Grupo de Trabajo aprobó los textos de los párrafos 1 y 2 tal como figuran más arriba.

Nuevo párrafo 3

2. Un representante propuso que se agregara el siguiente párrafo como nuevo párrafo 3:

"3. Cuando un conocimiento de embarque sea expedido por el fletador de un buque con arreglo a un contrato de fletamento, dicho fletador será el único porteador contratante para los efectos del presente artículo, y toda estipulación en el conocimiento de embarque que tenga por objeto negar su condición de porteador será nula y sin efecto."

En apoyo a esta propuesta se afirmó que existía una cierta incertidumbre respecto de quién era el porteador contratante cuando un conocimiento de embarque era expedido por un fletador, particularmente cuando tal conocimiento estaba firmado por el capitán del buque sin ninguna indicación de la persona en cuyo nombre éste firmaba. En contra de esto se afirmó que el actual párrafo 2 de este artículo resolvía esta dificultad estableciendo que en tales circunstancias se consideraría que un conocimiento de embarque había sido firmado en nombre del porteador contratante. También se observó que podía haber varios fletamentos simultáneamente en un mismo buque, y que en esas circunstancias el párrafo propuesto podía causar dificultades. El Grupo de Trabajo decidió no aprobar esta propuesta.

Artículo 15 [Contenido del conocimiento de embarque]

1. El conocimiento de embarque deberá indicar, entre otros, los siguientes datos:

- a) La naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para la identificación de las mismas, el número de bultos o de piezas, y el peso de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos todos que se harán constar tal y como hayan sido facilitados por el cargador;
- b) El estado aparente de las mercancías, incluido su embalaje;
- c) El nombre y el establecimiento principal del porteador;
- d) El nombre del cargador;
- e) El nombre del consignatario, en el caso de que dicho nombre haya sido facilitado por el cargador;
- f) El puerto de carga según el contrato de transporte y la fecha en la que el porteador se ha echo cargo de las mercancías en ese puerto;
- g) El puerto de descarga según el contrato de transporte;
- h) El número de originales del conocimiento de embarque;

i) El lugar de emisión del conocimiento de embarque;
j) La firma del porteador o de una persona que actúe en su nombre, firma que podrá ser impresa o estampada si así lo permiten las leyes del país en el que se expida el conocimiento de embarque; y

k) El flete en la medida en que haya de ser pagado por el consignatario, u otra indicación de que éste lo ha de pagar.

2. Después de que las mercancías hayan sido cargadas a bordo, el porteador expedirá al cargador, si éste lo solicita, un conocimiento de embarque con la estampilla “Embarcado”, en el cual, además de los datos requeridos en virtud del párrafo 1, se consignará que las mercancías se encuentran a bordo de un buque o unos buques determinados, y se indicará la fecha o las fechas en que se ha efectuado la carga. Si el porteador hubiese expedido previamente al cargador un conocimiento de embarque u otro título representativo de cualquiera de tales mercancías, el cargador, a petición del porteador, entregará dicho documento a cambio del conocimiento de embarque con la estampilla “Embarcado”. Cuando el cargador solicite un conocimiento de embarque con la estampilla “Embarcado”, el porteador podrá, para atender esa solicitud, modificar cualquier documento anteriormente expedido si, con las modificaciones introducidas, dicho documento contiene toda la información que debe contener el conocimiento de embarque con la estampilla “Embarcado”.

3. La omisión en el conocimiento de embarque de uno o varios de los datos a que se refiere el presente artículo no afectará la validez del conocimiento.

1. El Grupo de Trabajo consideró la cuestión de si el contenido de los conocimientos de embarque establecido en el párrafo 1 de este artículo debía ser o no obligatorio. Según una opinión, el hacer obligatoria la información requerida serviría para proteger a terceros que adquirieran conocimientos de embarque; si un documento no contuviera la información requerida no sería un conocimiento de embarque, pero seguiría siendo un documento que probaba el contrato de transporte. Los representantes que se oponían consideraban que la sanción consistente en hacer que un documento que carecía de uno o más de los requisitos enumerados un documento que no fuera un conocimiento de embarque daría como resultado negar a los poseedores de estos documentos la protección del convenio; se dijo que cualesquiera fueran las omisiones, un documento debía considerarse conocimiento de embarque si satisfacía los requisitos establecidos en la definición de la expresión “conocimiento de embarque”.

2. El Grupo de Trabajo no adoptó ninguna decisión sobre esta cuestión.

Párrafos 1 y 1 a)

3. El Grupo de Trabajo aprobó el texto de estas disposiciones en la forma indicada.

Párrafo 1 b)

4. El Grupo de Trabajo aprobó la propuesta formulada por un representante de que se suprimieran en este párrafo las palabras “incluido su embalaje”, pues el embalaje estaba incluido específicamente en la definición del término “mercancías”.

Párrafos 1 c) a 1 i)

5. El Grupo de Trabajo aprobó el texto de estas disposiciones en la forma indicada.

Párrafo 1 j)

6. Algunos representantes propusieron que se suprimiera este párrafo, pues no abarcaba varias de las formas en que podían estamparse firmas en documentos. Además, en el caso de la información obtenida mediante elaboración electrónica de datos, podía no haber firma alguna. Por estas razones, el Grupo de Trabajo, aunque conservó el inciso j), decidió ampliar la lista de métodos permisibles para estampar firmas en conocimientos de embarque contenida en el inciso como sigue:

“la firma . . . podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada o impresa mediante cualquier otro método mecánico o electrónico, si así lo permiten las leyes del país en que se expida el conocimiento de embarque;”

Párrafo 1 k)

7. El Grupo de Trabajo consideró, pero no aprobó, la propuesta de un representante encaminada a suprimir este párrafo.

Párrafo 1 l)

8. El Grupo de Trabajo decidió agregar un nuevo párrafo 1 l), del tenor siguiente:

“La declaración mencionada en el párrafo 3 del artículo 23.”

Nuevo párrafo 1 bis

9. Un representante propuso que se añadiera el nuevo párrafo 1 bis siguiente al artículo 15:

“Cualquier otro medio que preserve un registro de los datos enunciados en el párrafo 1 podrá, con el consentimiento del cargador, servir como conocimiento de embarque.”

10. Ese representante señaló la elaboración electrónica de datos utilizados en conexión con los documentos de transporte. El proyecto de convenio no debía tener el efecto de excluir estos adelantos modernos en razón de que ellos reducían o eliminaban la documentación tradicional. Este representante propuso por eso que se añadiera un párrafo en que se dispusiera que cualquier otro método que sirviera como registro de los datos establecidos en el párrafo 1 del artículo 15 podría servir como documento de embarque con el consentimiento del cargador. Aunque ningún representante expresó la opinión de que el nuevo convenio no pudiera adaptarse a la elaboración electrónica o automática de datos, algunos representantes consideraban que no se necesitaban enmiendas para lograr el resultado apetecido. Respecto de los conocimientos de embarque, se señaló asimismo que siempre sería necesario un documento, ya que conforme a la definición convenida de “conocimiento de embarque”, solamente podían entregarse las mercancías al consignatario cuando presentase el documento. El Grupo de Trabajo no aprobó esta propuesta.

Párrafos 2 y 3

11. El Grupo de Trabajo aprobó el texto de estas disposiciones que aparece precedentemente.

Artículo 16 [Conocimiento de embarque: reservas y valor probatorio]

1. Si el conocimiento de embarque contiene datos concernientes a la naturaleza general, las marcas principales, el número de bultos o piezas, el peso o la cantidad de las mercancías respecto de las cuales el porteador tiene motivos razonables para sospechar que no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado a su cargo, o en el caso de haberse expedido un conocimiento de embarque con la estampilla "Embarcado", las mercancías que efectivamente ha cargado, o cuando no ha tenido medios razonables para verificar esos datos, el porteador hará constar expresamente esos motivos o inexactitudes, o la falta de medios razonables de verificación.

2. Cuando el porteador no haga constar en el conocimiento de embarque el estado aparente de las mercancías, incluido su embalaje, se entenderá que ha indicado en el conocimiento de embarque que las mercancías, incluido su embalaje, estaban en buen estado aparente.

3. Excepto en lo concerniente a los datos acerca de los cuales el porteador haya hecho la reserva permitida en virtud del párrafo 1 del presente artículo, y en la medida de tal reserva;

a) El conocimiento de embarque establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador ha tomado a su cargo, o, en el caso de haberse expedido un conocimiento de embarque con la estampilla "Embarcado", ha cargado las mercancías tal como están descritas en el conocimiento de embarque; y

b) No se admitirá al porteador la prueba en contrario cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que haya procedido de buena fe, fiándose de la descripción de las mercancías que se hacía en ese conocimiento.

4. Cuando en el conocimiento de embarque no se especifique el flete o no se indique de otro modo que el consignatario habrá de pagar flete, conforme a lo previsto en el apartado k) del párrafo 1 del artículo [15], se presumirá que el consignatario no tiene que pagar ningún flete. Sin embargo, no se admitirá al porteador la prueba en contrario cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido a un tercero, incluido el consignatario, que haya procedido de buena fe basándose en la ausencia de tal indicación en el conocimiento de embarque.

Párrafo 1

1. El Grupo de Trabajo examinó, pero no aprobó, la propuesta hecha por un observador en el sentido de que se modificase este párrafo para que la consignación de las reservas del porteador en un conocimiento de embarque fuera opcional para éste.

2. El Grupo de Trabajo decidió aprobar la sugerencia de que se añadiesen las palabras "sabe o" antes de las palabras "tiene motivos razonables", para aclarar que este párrafo es aplicable también a los casos en los que el porteador sabía

realmente que la descripción de las mercancías que figuraba en el conocimiento de embarque era inexacta.

3. El Grupo de Trabajo no aprobó la propuesta de un representante de reemplazar las palabras "hará constar expresamente esos motivos o inexactitudes, o la falta de medios razonables de verificación" por "lo hará constar especialmente en el conocimiento de embarque". La propuesta se debía a consideraciones prácticas. La rapidez con que se manipulaban las mercaderías no permitía que se hicieran constar las observaciones formuladas con la precisión apetecida.

4. Se pidió al Grupo de Redacción que considerase la formulación de este párrafo teniendo en cuenta las diversas sugerencias relativas a la redacción hechas por los representantes.

Párrafo 2

5. El Grupo de Trabajo aprobó el texto del párrafo 2 tal como figura en los párrafos precedentes, a reserva de la supresión de las palabras "incluido su embalaje" resultante de la decisión adoptada a este respecto por el Grupo de Trabajo respecto del inciso b) del párrafo 1) del artículo 15.

Párrafo 3

6. Un representante propuso que se suprimiesen las palabras "incluido un consignatario" que figuraban en el inciso b) del párrafo 3). Se adujo en apoyo de esta propuesta que estas palabras eran innecesarias puesto que un consignatario, salvo en el caso de un cargador que fuera también consignatario, siempre era un tercero respecto del contrato de transporte. En contra de ese argumento, se señaló que las palabras "incluido un consignatario" eran necesarias puesto que en algunos sistemas jurídicos nacionales se consideraba al consignatario como parte del contrato de transporte. Por tal motivo, el Grupo de Trabajo decidió mantener las palabras "incluido un consignatario" en el texto del inciso b). El Grupo de Trabajo remitió al Grupo de Redacción la sugerencia hecha por un representante en el sentido de que se armonizase la expresión "se presumirá" que figura en el párrafo 4) del artículo 16 con la expresión "establecerá la presunción, salvo prueba en contrario" que figura en el inciso a) del párrafo 3) del artículo 16 y en los artículos 18 y 19.

Párrafo 4

7. El Grupo de Trabajo examinó, pero no aprobó, la propuesta de un representante de que se suprimiese este párrafo.

Artículo 17 [Garantías]

1. Se estimará que el cargador garantiza al porteador la exactitud de los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, cantidad y peso, que él ha facilitado para que se incluyan en el conocimiento de embarque. El cargador indemnizará al porteador de todas las pérdidas, daños o gastos que resulten de inexactitudes de esos datos. El cargador seguirá siendo responsable aun cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido por él. El derecho del porteador a

tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad dimanante del contrato de transporte respecto de cualquier otra persona que no sea el cargador.

2. Toda carta de garantía o pacto en virtud de los cuales el cargador se comprometa a indemnizar al porteador de las pérdidas, daños o gastos que resulten de la expedición del conocimiento de embarque por el porteador, o por una persona que actúe en su nombre, sin hacer constar ninguna reserva acerca de los datos facilitados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque, o acerca del estado aparente de las mercancías incluido su embalaje, serán nulos y no tendrán efecto alguno respecto de un tercero, incluido un consignatario, al que se haya transferido el conocimiento de embarque.

3. Esa carta de garantía o ese pacto serán nulos y no tendrán efecto alguno respecto del cargador, si el porteador o la persona que actúe en su nombre, al omitir la reserva a que se hace referencia en el párrafo 2 del presente artículo, tienen la intención de perjudicar a un tercero, incluido un consignatario, que actúa basándose en la descripción de las mercancías que se hace en el conocimiento de embarque. Si, en tal caso, la reserva omitida se refiere a datos facilitados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque, el porteador no tendrá el derecho a la indemnización del cargador prevista en el párrafo 1 del presente artículo.

4. En el caso a que se hace referencia en el párrafo 3 del presente artículo, el porteador será responsable, sin poder acogerse al beneficio de la limitación de su responsabilidad establecida en el presente Convenio, de las pérdidas, daños o gastos en que haya incurrido un tercero, incluido un consignatario, que haya obrado basándose en la descripción de las mercancías que se hacía en el conocimiento de embarque expedido.

Párrafo 1

1. Se propuso que se suprimiera este párrafo del artículo objeto de examen, y que se insertase como párrafo 5 del artículo 16, puesto que guardaba una relación más estrecha con las disposiciones de este último. Se expresaron opiniones discrepantes al respecto y el Grupo de Trabajo decidió mantener el párrafo en el presente artículo.

Párrafo 2

2. Se presentó una propuesta en el sentido de que se suprimiera este párrafo. En apoyo a esta propuesta, se alegó que el párrafo era innecesario puesto que una carta de garantía o pacto entre el porteador y el cargador no tendría efecto en ningún caso en relación con un tercero. Sin embargo, varios representantes expresaron la opinión de que el párrafo cumplía una función útil al decidir claramente esta cuestión y que, por ello, protegía a los terceros. El Grupo de Trabajo decidió mantener este párrafo.

Párrafo 3

3. Se presentó una propuesta en el sentido de que se suprimiera este párrafo, puesto que tal disposición en el Convenio no era un instrumento adecuado para evitar el tipo de dolo previsto en el párrafo objeto de examen. En contra de este argumento, se señaló que ese tipo de dolo ocasionaba un perjuicio grave a terceros y que esa disposi-

ción era necesaria para contrarrestar esas prácticas fraudulentas.

4. El Grupo de Trabajo aprobó una propuesta en el sentido de que se enmendase la primera oración de este párrafo para que dijera lo siguiente: "Esa carta de garantía o ese pacto tendrán validez frente al cargador, salvo que el porteador o la persona que actúe en su nombre..." Se pidió al Grupo de Redacción que enmendase el texto de conformidad con la propuesta y que introdujese las modificaciones consiguientes en el texto del artículo¹⁷.

Párrafo 4

5. El Grupo de Trabajo aprobó esta disposición en la forma indicada más arriba.

Párrafos 2, 3 y 4 considerados en conjunto

6. Un representante, apoyado por varios observadores, propuso que se suprimieran los tres párrafos en su totalidad, ya que representaban un respaldo inaceptable de prácticas fraudulentas. No obstante, como se indica más arriba, el Grupo de Trabajo examinó por separado los párrafos y decidió retenerlos.

SECCION 2. DOCUMENTOS DISTINTOS DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

Artículo 18 [Valor probatorio de los documentos distintos del conocimiento de embarque]

Cuando un porteador expida un documento distinto de un conocimiento de embarque, que constituya prueba de un contrato de transporte, tal documento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en la forma descrita en dicho documento.

El Grupo de Trabajo aprobó las disposiciones de este artículo en la forma que aparecen precedentemente.

¹⁷ El texto de los párrafos 3 y 4 del artículo 17, tal como fue aprobado finalmente por el Grupo de Trabajo, y con la incorporación de la enmienda a la primera frase del párrafo 3 indicada precedentemente, dice lo siguiente:

"3. Esa carta de garantía o ese pacto tendrán validez frente al cargador, salvo que el porteador o la persona que actúe en su nombre, al omitir la reserva a que se hace referencia en el párrafo 2 del presente artículo, tengan la intención de perjudicar a un tercero, incluido un consignatario, que actúe basándose en la descripción de las mercancías que se haga en el conocimiento de embarque. Si, en tal caso, la reserva omitida se refiere a datos facilitados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque, el porteador no tendrá derecho a la indemnización del cargador prevista en el párrafo 1 del presente artículo.

"4. En el caso a que se hace referencia en el párrafo 3 del presente artículo, el porteador será responsable, sin poder acogerse al beneficio de la limitación de su responsabilidad establecida en el presente Convenio, de las pérdidas, daños o gastos en que haya incurrido un tercero, incluido el consignatario, que haya obrado basándose en la descripción de las mercancías que se hacía en el conocimiento de embarque expedido."

Puede considerarse que es necesario realizar los cambios consiguientes de redacción respecto de las frases "Si, en tal caso,..." que aparece en la segunda frase del párrafo 3, y "En el caso a que se hace referencia en el párrafo 3 del presente artículo,..." en el párrafo 4, a fin de dejar en claro que el caso mencionado en estas frases es el de la omisión de una reserva, con intención de perjudicar, mencionada en la primera frase del párrafo 3, tal como figura más arriba.

CAPÍTULO V. RECLAMACIONES Y ACCIONES

Párrafo 3

3. El Grupo de Trabajo aprobó esta disposición en la forma arriba indicada.

Nuevo párrafo 3 bis

4. El Grupo de Trabajo aprobó la propuesta de un representante de añadir el siguiente nuevo párrafo 3 bis al artículo 20, para dejar en claro que las normas relativas al plazo de prescripción regirán también para el porteador efectivo, sus auxiliares y sus agentes:

“Las disposiciones de los párrafos 1, 2 y 3 se aplicarán análogamente a cualquier responsabilidad en que incurra el porteador efectivo o cualesquier auxiliares o agentes del porteador o el porteador efectivo.”

Párrafo 4

5. El Grupo de Trabajo aprobó esta disposición en la forma arriba indicada.

Artículo 21 [Jurisdicción]

1. En todo procedimiento judicial que se suscite en relación con el contrato de transporte, el demandante podrá, a su opción, entablar la demanda en un Estado contratante en cuyo territorio esté situado:

- a) El establecimiento principal, o a falta de éste, la residencia habitual del demandado;
- b) El lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por cuyo conducto se haya celebrado el contrato;
- c) El puerto de carga;
- d) El puerto de descarga;
- e) Un lugar designado en el contrato de transporte.

2. a) No obstante las precedentes disposiciones de este artículo, se podrá interponer acción ante los tribunales de cualquier puerto de un Estado contratante en el cual el buque que efectúa el transporte haya sido legalmente embargado de acuerdo con las disposiciones de la ley aplicable a ese Estado. Sin embargo, en tal caso, a solicitud del demandado, el actor deberá trasladar su acción para que se tramite, a su elección, ante el tribunal de una de las jurisdicciones a que se refiere el párrafo 1 de este artículo, pero antes de ese traslado el demandado deberá otorgar una garantía satisfactoria para asegurar el pago del importe de la condena que pueda ser fijado a favor del actor;

b) Todas las cuestiones referentes a la suficiencia de la garantía o cualquier otro problema que se suscite respecto de ésta, serán decididas por el tribunal que haya decretado el embargo.

3. No podrá incoarse ningún procedimiento judicial en relación con el contrato de transporte en un lugar distinto de los especificados en los anteriores párrafos 1 y 2. Las disposiciones que preceden no constituirán óbice para la jurisdicción de los Estados contratantes en relación con medidas provisionales o cautelares.

4. a) Cuando se haya interpuesto una acción ante un tribunal competente, con arreglo a los párrafos 1 y 2 o cuando tal tribunal haya dictado fallo, no podrá iniciarse ninguna nueva acción entre las mismas partes y por las mismas razones a menos que el fallo dictado por el

Artículo 19 [Aviso de pérdida o daño]¹⁸

El Grupo de Trabajo decidió añadir a las disposiciones de este artículo que ya había aprobado en su actual período de sesiones, el siguiente requisito de aviso especial aplicable a las demandas por daños y perjuicios debidos a una demora en la entrega:

“No se pagará ninguna indemnización por la demora en la entrega a menos que se haya enviado un aviso por escrito al porteador dentro de 21 días a partir del momento en que las mercancías fueron entregadas al consignatario.”

Artículo 20 [Plazo de prescripción]

1. El porteador quedará exonerado de toda responsabilidad respecto del transporte con arreglo al presente Convenio si no se inicia una acción ante los tribunales judiciales o arbitrales dentro del plazo de [un año] [dos años]:

a) En los casos de pérdida parcial o daños de las mercancías, o de demora en su entrega, a partir del último día en que el porteador entregó cualquiera de las mercancías a que se refiere el contrato;

b) En todos los demás casos, una vez transcurridos [noventa] días desde la fecha en que el porteador se hizo cargo de las mercancías o, si no lo hubiere hecho, desde la fecha en que se celebró el contrato.

2. El día en que comienza a correr el plazo de prescripción no estará incluido en el plazo.

3. El plazo de prescripción podrá prorrogarse por declaración del porteador o por acuerdo de las partes después de surgida la causa de la acción. Tanto la declaración como el acuerdo deberán constar por escrito.

4. La acción de indemnización contra un tercero podrá ejercerse incluso después de expirado el plazo de prescripción establecido en los párrafos precedentes, siempre que se ejerza dentro del plazo previsto por la ley del tribunal que entienda en el caso. Ello no obstante, el plazo concedido no será nunca inferior a [noventa] días a partir del día en que la persona que ejerza la acción de indemnización llegue a un acuerdo sobre la reclamación o se le haya notificado la acción entablada contra él.

Párrafo 1

1. Las opiniones en el Grupo de Trabajo estaban muy divididas con respecto a la cuestión de si el plazo de prescripción tenía que ser de uno o dos años. Por consiguiente, el Grupo decidió que se insertaran ambos períodos en el párrafo a manera de opción, a fin de permitir que la Comisión o la Conferencia Diplomática decidieran este aspecto.

Párrafo 2

2. El Grupo de Trabajo aprobó esta disposición en la forma arriba indicada.

¹⁸ Para el examen inicial de este artículo, véase el epígrafe “Aviso de pérdida, daño o demora” en la sección A del presente informe.

tribunal ante el que se plantéo la primera acción no pueda ejecutarse en el país en que se entabla el nuevo procedimiento;

b) No se considerará a los efectos del presente artículo, que la solicitud de medidas en orden a la ejecución de un fallo equivale a entablar una nueva acción;

c) No se considerará, a los efectos del presente artículo, que el traslado de una acción a otro tribunal del mismo país equivale a entablar una nueva acción.

5. No obstante lo dispuesto en los párrafos precedentes, surtirá efecto todo acuerdo, concluido por las partes después de haberse planteado una acción relacionada con el contrato de transporte, en el que se designe el lugar en que el demandante puede plantear una acción.

Párrafos 1 y 1 a)

1. El Grupo de Trabajo aprobó el texto de estas disposiciones en la forma arriba indicada.

Párrafo 1 b)

2. El Grupo de Trabajo examinó la propuesta de un representante de suprimir en este inciso las palabras “sucursal o agencia”. Se adujo en apoyo de esta propuesta que eliminaría la posibilidad de que se demandara al porteador en una “sucursal o agencia” inconveniente o sin importancia, situada tierra adentro; se expresó el temor de que un simple agente comercial pudiera ser considerado como una “agencia” a efectos de jurisdicción. Sin embargo, varios representantes se opusieron a esta propuesta basándose en que los términos “sucursal” y “agencia” no causarían dificultades de interpretación y en que era importante que el consignatario pudiera demandar al porteador en cualquier lugar en que éste tuviera un volumen considerable de negocios. Por consiguiente, el Grupo de Trabajo decidió retener las palabras “sucursal o agencia” en el texto de este inciso.

Párrafos 1 c) a 1 e)

3. El Grupo de Trabajo aprobó el texto de estas disposiciones en la forma arriba indicada.

Párrafo 2 a)

4. Algunos representantes señalaron que la segunda frase de este apartado podría, tal vez, entrar en conflicto con el artículo 7 del Convenio de Bruselas de 1952 para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de buques destinados a la navegación marítima y se reservaron el derecho de presentar a la Comisión proyectos de propuestas dirigidos a resolver esta dificultad para los Estados partes en ese Convenio.

Párrafos 2 a 5

5. El Grupo de Trabajo aprobó el texto de estos párrafos en la forma arriba indicada.

6. Algunos representantes opinaron que el artículo 21 restringía la autonomía de las partes en un contrato de transporte de someter una controversia al foro judicial de su elección y, en consecuencia, se opusieron al artículo en la forma aprobada por el Grupo de Trabajo.

Artículo 22 [Arbitraje]

1. Con sujeción a lo dispuesto en el presente artículo, será permisible toda cláusula o acuerdo por el que se sometan a arbitraje las controversias que puedan surgir en relación con un contrato de transporte.

2. El procedimiento arbitral se incoará, a opción del demandante, en uno de los siguientes lugares:

a) Un lugar de un Estado en cuyo territorio esté situado:

i) El puerto de carga o el puerto de descarga, o

ii) El principal establecimiento del demandado o, de no existir tal establecimiento, la residencia ordinaria del demandado, o

iii) El lugar en que se celebró el contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por cuyo conducto se celebre el contrato; o

b) Cualquier otro lugar designado en la cláusula o acuerdo de arbitraje.

3. El árbitro, árbitros o tribunal arbitral aplicarán las normas del presente Convenio.

4. Las disposiciones de los párrafos 2 y 3 del presente artículo se considerarán como parte integrante de toda cláusula o acuerdo de arbitraje, y toda expresión de tal cláusula o acuerdo que sea incompatible con ellas será nula y no surtirá efecto.

5. Ninguna de las disposiciones del presente artículo afectará a la validez de un acuerdo de arbitraje celebrado por las partes después de formularse la reclamación basada en el contrato de transporte.

1. Un representante propuso que se suprimiera el artículo en razón de que se necesitarían disposiciones más detalladas para resolver los problemas que podrían surgir durante un procedimiento arbitral. En apoyo de la disposición actual se dijo que el artículo era una contrapartida necesaria del artículo 21, que se ocupaba de la elección del foro arbitral, pues impedía a los porteadores incluir en los contratos de transporte cláusulas en que se dispusieran foros arbitrales exclusivos. Estas cláusulas podían perjudicar a los demandantes, pues eludían la protección prevista en el artículo 21.

2. Tras deliberar al respecto, el Grupo de Trabajo decidió retener el artículo 22. La mayoría de los representantes señaló que, como en el caso del artículo 21, este artículo era necesario para asegurar al demandante un foro adecuado. Algunos representantes expresaron la opinión de que el Convenio no debía restringir la autonomía de las partes para elegir un foro arbitral y se opusieron en consecuencia a la retención del artículo.

Párrafo 1

3. El Grupo de Trabajo aprobó la propuesta de un representante en el sentido de reemplazar el párrafo 1 por el nuevo texto siguiente:

“Con sujeción a lo dispuesto en el presente artículo, las partes podrán convenir en que se sometan a arbitraje las controversias que puedan surgir en relación con un contrato de transporte.”

Párrafo 2

4. Tras la decisión adoptada por el Grupo de Trabajo respecto de la propuesta de un representante para que se suprimiesen en el inciso b) del párrafo 1) del artículo 21 las palabras "sucursal o agencia", ese representante retiró una propuesta análoga sobre el apartado iii) del inciso a) del párrafo 2. El Grupo de Trabajo aprobó después el párrafo en la forma arriba indicada.

Párrafo 3

5. El Grupo de Trabajo aprobó el párrafo en la forma arriba indicada.

Párrafo 4

6. Un representante opinó que las disposiciones de este párrafo podrían entrar en conflicto con disposiciones de convenciones internacionales relativas al arbitraje comercial internacional. Sin embargo, el Grupo de Trabajo decidió conservar este párrafo en la forma arriba indicada.

Párrafo 5

7. El Grupo de Trabajo aprobó este párrafo en la forma arriba indicada.

CAPITULO VI. ESTIPULACIONES CONTRACTUALES QUE SE APARTAN DEL CONVENIO

Artículo 23 [Norma general]

1. Toda estipulación del contrato de transporte o que figure en un conocimiento o en cualquier otro documento que acredite el contrato será nula en la medida en que se aparte directa o indirectamente de las disposiciones del presente Convenio. La nulidad de esa estipulación no afectará a la validez de las otras disposiciones del contrato o documento de que forme parte. Será nula la cláusula por la que se ceda el beneficio del seguro de las mercancías al porteador o cualquier cláusula análoga.

2. No obstante las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo, el porteador podrá aumentar su responsabilidad y sus obligaciones conforme al presente Convenio.

3. Cuando se expida un conocimiento o cualquier otro documento que acredite el contrato de transporte, éste deberá contener una declaración que diga que el transporte está sujeto a las disposiciones del presente Convenio que anulan toda estipulación que se parte de ellas en perjuicio del cargador o del consignatario.

4. Cuando el titular de las mercancías haya sufrido un perjuicio como consecuencia de una estipulación que sea nula en virtud del presente artículo, o como consecuencia de la omisión de la declaración mencionada en el párrafo anterior, el porteador pagará una indemnización de la cuantía necesaria para resarcir plenamente al titular, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, de toda pérdida o todo daño de las mercancías y de la demora en la entrega. Además, el porteador pagará una indemnización por los gastos que haya efectuado el titular para hacer valer su derecho; sin embargo, los gastos efectuados para ejercer la acción a que da derecho la

disposición anterior se determinarán con arreglo al derecho del tribunal que conozca del caso.

Párrafos 1 y 2

1. El Grupo de Trabajo aprobó estos párrafos en la forma arriba indicada.

Párrafo 3

2. Un representante propuso que se suprimiera este párrafo, pues el requisito contenido en él de que el documento que acredite el contrato de transporte debe contener la declaración descrita en el párrafo obstaculizaría la simplificación del contenido de ese documento. Se adujo, por otra parte, que esa disposición era necesaria para alertar al cargador acerca de los derechos que le confería el Convenio.

3. El Grupo de Trabajo decidió retener este párrafo.

Párrafo 4

4. El Grupo de Trabajo aprobó este párrafo en la forma arriba indicada.

Artículo 24 [Avería gruesa]

La consideración de este artículo por el Grupo de Trabajo y las decisiones tomadas en relación con él figuran en la sección A del presente informe bajo el epígrafe "Avería Gruesa".

CAPITULO VII. RELACIONES DEL CONVENIO CON OTROS CONVENIOS MARITIMOS

El examen de esta parte del proyecto de Convenio y las decisiones tomadas en relación con ella figuran en la sección A del presente informe bajo el epígrafe "Relaciones del Convenio con otros convenios marítimos".

CAPITULO VIII. APLICACION

CAPITULO IX. DECLARACIONES Y RESERVAS

CAPITULO X. CLAUSULAS FINALES

El Grupo de Trabajo no examinó los proyectos de disposiciones sobre la aplicación, las declaraciones y reservas y las cláusulas finales del proyecto de convenio. El Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que preparase proyectos de artículos sobre estos temas para que la Comisión los examinase en su noveno período de sesiones.

C. Decisiones finales del Grupo de Trabajo

1. Una vez finalizada la segunda lectura del proyecto de Convenio sobre el transporte marítimo de mercancías; el Grupo de Trabajo remitió los textos estudiados al Grupo de Redacción para que los examinara, mencionando en particular las enmiendas y sugerencias para mejorar esos textos aprobadas durante los debates.

2. Tras deliberar, el Grupo de Redacción presentó al Grupo de Trabajo su informe, en el que figuraban los textos que había examinado y, cuando procedía, modificado.

3. El Grupo de Trabajo examinó el informe del Grupo de Redacción y aprobó, con algunas enmiendas, los textos que figuraban en él, como texto del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías.

4. El Grupo de Trabajo tomó nota de las siguientes observaciones del Grupo de Redacción:

Al artículo 4. El Grupo de Redacción señaló que tal vez la Comisión deseara considerar la posibilidad de armonizar el párrafo 1 de este artículo con el párrafo 1 del artículo 5 y con la definición de la expresión “contrato de transporte” del artículo 1.

Al artículo 6. Algunos representantes expresaron la opinión de que en la variante B, la opción Y debería mantener la fórmula “(x-y)” al expresar la suma equivalente a francos por kilogramos y francos por bulto. Esos representantes manifestaron que debería agregarse una nota explicativa análoga a la nota 23 del documento A/CN.9/WG.III/WG.19 que dice lo siguiente: “Se supone que la cantidad (x-y) representaría límites de responsa-

bilidad más bajos que los establecidos en el inciso a) del párrafo 1”.

Al artículo 13. Algunos representantes señalaron que el párrafo 1 del artículo 13 imponía al cargador que entregara mercancías peligrosas al porteador la obligación de informar al porteador no sólo de la naturaleza de las mercancías y el carácter del peligro, sino también de las precauciones que habrían de adoptarse. No obstante, en el párrafo 2 del artículo 13 se omitía toda referencia a las “precauciones que han de adoptarse”. A juicio de esos representantes, la segunda frase del párrafo 2 debería por lo tanto modificarse para que dijera lo siguiente: “Cuando las mercancías peligrosas se embarquen sin que el porteador tenga conocimiento de su naturaleza o carácter peligroso o de las precauciones que han de adoptarse, el cargador será responsable . . .”

5. El Grupo de Trabajo convino en que el texto del proyecto de Convenio sobre transporte marítimo de mercancías, tal como figuraba en el anexo, debía ser presentado a la Comisión en su noveno período de sesiones, que se celebraría en 1976, para que lo examinara en detalle, después de su distribución a los gobiernos y organizaciones internacionales interesadas.

4. Proyecto de Convenio sobre el transporte marítimo de mercancías (A/CN.9/105/anexo I)*

CAPITULO I. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Definiciones

En el presente Convenio:

1. Por “porteador” o “porteador contratante” se entenderá toda persona que por sí o por conducto de otra que actúe en su nombre haya celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con el cargador.

2. Por “porteador efectivo” se entenderá toda persona a quien el porteador contratante haya encomendado la realización de la totalidad o de parte del transporte de mercancías.

3. Por “consignatario” se entenderá la persona autorizada para recibir las mercancías.

4. Por “mercancías” se entenderá todo tipo de mercancías, incluso animales vivos; cuando las mercancías se agrupen en un contenedor, paleta u otra unidad de transporte similar, o cuando estén embaladas, el término “mercancías” comprenderá esa unidad de transporte o embalaje si es proporcionada por el cargador.

5. Por “contrato de transporte” se entenderá aquél en virtud del cual el porteador conviene con el cargador,

contra el pago de un flete, en transportar determinadas mercancías por mar de un puerto a otro en el cual habrán de entregarse.

6. Por “conocimiento de embarque” se entenderá un documento que haga prueba de un contrato de transporte marítimo de mercancías y en el que conste que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado esas mercancías, y se compromete a entregarlas contra la presentación de ese documento. Constituye tal compromiso la disposición, incluida en el documento, de que las mercancías se entregarán a la orden de una persona designada, o a la orden, o al portador.

Artículo 2. Ambito de aplicación

1. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todos los contratos de transporte marítimo de mercancías entre puertos situados en dos Estados, siempre que:

a) El puerto de carga previsto en el contrato de transporte esté situado en un Estado contratante, o

b) El puerto de descarga previsto en el contrato de transporte esté situado en un Estado contratante, o

c) Uno de los puertos facultativos de descarga previstos en el contrato de transporte sea el puerto efectivo de descarga y dicho puerto esté situado en un Estado contratante, o

* 18 de marzo de 1975.

d) El conocimiento de embarque u otro documento que acredite el contrato de transporte esté expedido en un Estado contratante, o

e) El conocimiento de embarque u otro documento que acredite el contrato de transporte estipule que el contrato se regirá por las disposiciones del presente Convenio o por la legislación de cualquier Estado que dé efecto a esas disposiciones.

2. Las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo se aplicarán independientemente de la nacionalidad que tengan el buque, el porteador, el cargador, el consignatario o cualquier otra persona interesada.

3. Un Estado Contratante podrá aplicar también las normas del presente Convenio al transporte interno, mediante su legislación nacional.

4. Las disposiciones del presente Convenio no serán aplicables a los contratos de fletamento. Sin embargo, cuando se extienda un conocimiento de embarque en cumplimiento de un contrato de fletamento, las disposiciones del Convenio se aplicarán a ese conocimiento de embarque cuando éste regule la relación entre el porteador y el titular del conocimiento.

Artículo 3. Interpretación del Convenio

En la interpretación y aplicación de las disposiciones del presente Convenio se tendrán en cuenta su carácter internacional y la necesidad de promover la uniformidad.

CAPITULO II. RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

Artículo 4. Periodo de responsabilidad

1. "Transporte de mercancías" comprende el período durante el cual las mercancías están bajo custodia del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga.

2. A los efectos del párrafo 1 del presente artículo, se entenderá que las mercancías están bajo la custodia del porteador desde el momento en que éste las haya recibido hasta el momento en que las haya entregado:

a) Poniéndolas en poder del consignatario;

b) En los casos en que el consignatario no reciba las mercancías, poniéndolas a disposición del consignatario de conformidad con el contrato, o la ley, o los usos del ramo de que se trate aplicables en el puerto de descarga; o

c) Poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quien, según la ley o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías.

3. La mención del porteador o el consignatario en los párrafos 1 y 2 del presente artículo comprende también a los empleados, los agentes u otras personas que actúen siguiendo instrucciones del porteador o del consignatario, respectivamente.

Artículo 5. Disposiciones generales

1. El porteador será responsable de los perjuicios que resulten de la pérdida o el daño de las mercancías o de la demora en la entrega, si el hecho que causó la pérdida, el daño o la demora se produjo cuando las mercancías estaban a su cargo conforme al artículo 4, a menos que el porteador pruebe que él, sus empleados y sus agentes adoptaron todas las medidas razonablemente necesarias para evitar el hecho y sus consecuencias.

2. Se considerará que hay demora en la entrega cuando las mercancías no hayan sido entregadas en el puerto de destino previsto en el contrato de transporte dentro del plazo expresamente acordado por escrito o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, habida cuenta de las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un porteador diligente.

3. El titular de una acción por pérdida de las mercancías podrá considerarlas perdidas cuando no hayan sido entregadas según requiere el artículo 4 dentro de los sesenta días siguientes a la expiración del plazo de entrega previsto en el párrafo 2 de este artículo.

4. El porteador responderá en caso de incendio, siempre que el demandante demuestre que el incendio se produjo por culpa o negligencia del porteador, sus auxiliares o agentes.

5. Respecto de los animales vivos, el porteador quedará exento de responsabilidad cuando la pérdida, el daño o la demora en la entrega resulten de cualesquier riesgos especiales inherentes a ese tipo de transporte. Cuando el porteador demuestre haber cumplido las instrucciones especiales que con respecto a los animales le dio el cargador y que, habida cuenta de las circunstancias de hecho, la pérdida, el daño o la demora en la entrega podría atribuirse a tales riesgos, se presumirá que éstos fueron la causa de la pérdida, el daño o la demora en la entrega, a menos que exista la prueba de que la totalidad o parte de la pérdida, el daño o la demora en la entrega se produjo por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o sus agentes.

6. El porteador no responderá de la pérdida, daños o demora en la entrega que sean resultado de medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas o de medidas razonables para el salvamento de mercancías en el mar.

7. Cuando la culpa o negligencia del porteador, sus auxiliares o agentes concorra con otra causa en la pérdida, daños o demora en la entrega de las mercaderías, el porteador sólo será responsable por la parte de la pérdida, daños o demora en la entrega atribuibles a dicha culpa o negligencia, pero deberá demostrar el importe de la pérdida, daños o demora en la entrega no atribuibles a ellas.

Artículo 6. Límites de la responsabilidad

Variante A

1. La responsabilidad del porteador con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5 estará limitada a una suma equivalente a (...) francos por kilogramo de peso bruto de

las mercancías que hayan sido perdidas o dañadas o hayan sufrido demora.

Variante B

1. a) La responsabilidad del porteador por la pérdida o el daño de las mercaderías estará limitada, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, a una suma equivalente a (...) francos por kilogramo de peso bruto de las mercaderías perdidas o dañadas.

b) Cuando se produzca una demora en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, la responsabilidad del porteador no excederá [del doble] del flete.

c) En ningún caso la responsabilidad acumulada del porteador por los conceptos enunciados en los apartados a) y b) excederá del límite que se habría establecido con arreglo al apartado a) por la pérdida total de las mercancías respecto de las cuales se incurrió en esa responsabilidad.

Variante C

1. La responsabilidad del porteador con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5 estará limitada a una suma equivalente a (...) francos por bulto u otra unidad de carga transportada o a (...) francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías que hayan sido perdidas o dañadas o hayan sufrido demora, si esta cantidad es mayor.

2. A los efectos de calcular cuál cantidad es mayor de conformidad con el párrafo 1 del presente artículo, se aplicarán las siguientes normas:

a) Cuando se utilicen para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o cualquier dispositivo similar de transporte, todo bulto o unidad que según el conocimiento vaya embalado en tal dispositivo se considerará como un bulto o una unidad. Fuera de este caso, las mercancías en tal dispositivo se considerarán como una unidad de carga transportada.

b) En los casos en que el propio dispositivo se haya perdido o dañado, dicho dispositivo, cuando no sea propiedad del cargador o no haya sido suministrado por éste, será considerado una unidad parte de carga transportada.

Variante D

1. a) La responsabilidad del porteador por la pérdida o el daño de las mercancías, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma equivalente a (...) francos por bulto u otra unidad de carga transportada o a (...) francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

b) La responsabilidad del porteador por la demora en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, no excederá:

Opción X: del [doble] del flete;

Opción Y: de una suma equivalente a $(x-y)^a$ francos por bulto u otra unidad de carga transportada o a $(x-y)$ francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías que hayan sufrido demora, si esta cantidad es mayor.

^a Se supone que la fórmula $(x-y)$ representará limitaciones menores de responsabilidad que las establecidas en el párrafo 1 a).

c) En ningún caso la responsabilidad acumulada del porteador por los conceptos enunciados en los apartados a) y b) excederá del límite que se habría establecido con arreglo al apartado a) por la pérdida total de las mercancías respecto de las cuales se incurrió en esa responsabilidad.

2. A los efectos de calcular cuál cantidad es mayor de conformidad con el párrafo 1 del presente artículo, se aplicarán las siguientes normas:

a) Cuando se utilicen para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o cualquier dispositivo similar de transporte, todo bulto o unidad que según el conocimiento vaya embalado en tal dispositivo se considerará como un bulto o una unidad. Fuera de este caso, las mercancías en tal dispositivo se considerarán como una unidad de carga transportada.

b) En los casos en que el propio dispositivo se haya perdido o dañado, dicho dispositivo, cuando no sea propiedad del cargador o no haya sido suministrado por éste, será considerado una unidad parte de carga transportada.

Variante E

1. a) La responsabilidad del porteador por la pérdida o el daño de las mercancías con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma equivalente a (...) francos por bulto u otra unidad de carga transportada o a (...) francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

b) La responsabilidad del porteador por la demora en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, no excederá del [doble] del flete.

c) En ningún caso la responsabilidad acumulada del porteador por los conceptos enunciados en los apartados a) y b) excederá del límite que se habría establecido con arreglo al apartado a) por la pérdida total de las mercancías respecto de las cuales se incurrió en esa responsabilidad.

2. Cuando se utilicen para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o cualquier dispositivo similar de transporte, no será aplicable la limitación basada en el bulto o en cualquier otra unidad de carga transportada.

Los siguientes párrafos son válidos para todas las variantes:

Por "franco" se entenderá una unidad compuesta de 65,5 miligramos de oro de ley de 900 milésimas.

La suma a que se refiere el párrafo 1 del presente artículo se convertirá a la moneda nacional del Estado del tribunal o del tribunal arbitral que entienda en la causa sobre la base del valor oficial de esa moneda con respecto a la unidad definida en el párrafo precedente del presente artículo en la fecha de la sentencia o laudo. Si no hay tal valor oficial, la autoridad competente del Estado interesado determinará cuál será considerado el valor oficial a los efectos del presente Convenio.

Artículo 7. Acciones basadas en responsabilidad extracontractual

1. Las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad establecidas en el presente Convenio serán aplicables a toda

acción contra el porteador respecto de la pérdida o el daño de las mercancías regidas por el contrato de transporte, así como respecto de la demora en la entrega, se funde la acción en la responsabilidad contractual o en la responsabilidad extracontractual.

2. Si se ejerce tal acción contra un empleado o agente del porteador, tal empleado o agente podrá prevalecer de las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad que el porteador pueda invocar conforme al presente Convenio si demuestra que actuó en el ejercicio de sus funciones.

3. El total de las cantidades que hayan de pagar el porteador o cualquier persona de las mencionadas en el párrafo anterior no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio.

Artículo 8. Pérdida del derecho a la limitación de responsabilidad

El porteador no tendrá derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad prevista en el artículo 6 si se demuestra que los daños fueron causados por un acto u omisión del porteador, hechos con la intención de causar dichos daños, o imprudentemente y con conocimiento de que probablemente ocurrirían tales daños. Los empleados o agentes tampoco tendrán derecho a beneficiarse de esta limitación de responsabilidad con respecto a los daños causados por un acto u omisión de dichos empleados o agentes, hechos con la intención de causar dichos daños, o imprudentemente y con conocimiento de que probablemente ocurrirían tales daños.

Artículo 9. Carga sobre cubierta

1. El porteador podrá transportar mercancías sobre cubierta solamente cuando ello esté conforme con un acuerdo concertado con el cargador, con los usos del comercio de que se trate o con las normas o disposiciones legales.

2. Cuando el porteador y el cargador hayan convenido en que las mercancías se transportarán o se podrán transportar sobre cubierta, el porteador incluirá en el conocimiento de embarque o en otro documento que acredite el contrato de transporte una declaración a tal efecto. A falta de esta declaración, el porteador deberá probar que existía acuerdo para el transporte sobre cubierta. No obstante, el porteador no podrá invocar tal acuerdo contra un tercero que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.

3. Cuando las mercancías hayan sido transportadas sobre cubierta contrariamente a lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, el porteador será responsable de las pérdidas o daños sufridos por las mercancías, así como de la demora de la entrega, que resulten solamente del transporte sobre cubierta, de conformidad con las disposiciones de los artículos 6 y 8. Esta disposición será también aplicable cuando el porteador, conforme al párrafo 2 del presente artículo, no pueda invocar un acuerdo para el transporte sobre cubierta contra un tercero que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.

4. El transportar mercancías sobre cubierta contraviniendo el acuerdo expreso de transportarlas bajo cubierta se considerará un acto u omisión del porteador en el sentido del artículo 8.

Artículo 10. Responsabilidad del porteador contratante y del porteador efectivo

1. Cuando el porteador contratante haya encomendado la realización del transporte o de parte del mismo a un porteador efectivo, el porteador contratante seguirá, no obstante, respondiendo de la totalidad del transporte de conformidad con las disposiciones del presente Convenio. En relación con el transporte que realice el porteador efectivo, el porteador contratante responderá por los actos y omisiones que el porteador efectivo y sus empleados y agentes cometan en el ejercicio de sus respectivas funciones.

2. El porteador efectivo responderá también, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, del transporte realizado por él. Las disposiciones de los párrafos 2 y 3 del artículo 7 y de la segunda oración del artículo 8 se aplicarán si se inicia un procedimiento contra un empleado o agente del porteador efectivo.

3. Todo acuerdo especial en virtud del cual el porteador contratante asuma obligaciones no impuestas por el presente Convenio o toda renuncia de derechos conferidos por el presente Convenio afectarán al porteador efectivo únicamente si éste ha convenido en ello expresamente y por escrito.

4. En los casos y en la medida en que tanto el porteador contratante como el porteador efectivo sean responsables, su responsabilidad será conjunta y solidaria.

5. El total de las sumas exigibles al porteador contratante, al porteador efectivo y a sus empleados y agentes no excederá de los límites previstos en el presente Convenio.

6. Nada de lo dispuesto en este artículo menoscabará cualquier derecho de repetición que pueda existir entre el porteador contratante y el porteador efectivo.

Artículo 11. Transporte directo

1. Cuando un contrato de transporte estipule que el porteador contratante realizará únicamente una parte del transporte a que se refiere el contrato, y que el resto será realizado por una persona distinta del porteador contratante, la responsabilidad del porteador contratante y del porteador efectivo se determinará de conformidad con las disposiciones del artículo 10.

2. No obstante, el porteador contratante podrá exonerarse de la responsabilidad por pérdida, daño o demora en la entrega causados por hechos ocurridos mientras las mercancías estén a cargo del porteador efectivo, pero corresponderá al porteador contratante probar que tal pérdida, daño o demora en la entrega se produjeron en esa oportunidad.

CAPITULO III. RESPONSABILIDAD DEL CARGADOR

Artículo 12. Norma general

El cargador no será responsable por la pérdida o daño sufrido por el porteador, el porteador efectivo o el buque, salvo que esa pérdida o daño haya sido ocasionado por falta de negligencia del cargador, sus empleados o agentes.

Artículo 13. Normas especiales sobre mercancías peligrosas

1. Cuando el cargador entregue mercancías peligrosas al porteador, informará a éste de la naturaleza de las mercancías e indicará en caso necesario, el carácter del peligro y las precauciones que deban adoptarse. Cuando sea posible, el cargador señalará o marcará en forma conveniente estas mercancías como peligrosas.

2. El porteador podrá en todo momento descargar, destruir o transformar en inofensivas las mercancías peligrosas, según lo requieran las circunstancias sin pago de indemnización por su parte, cuando se haya hecho cargo de esas mercancías sin conocimiento de su naturaleza y carácter. Cuando las mercancías peligrosas se embarquen sin que el porteador tenga conocimiento de su naturaleza o carácter, el cargador será responsable de todos los daños y gastos directa o indirectamente derivados de dicho cargamento o resultantes del mismo.

3. Sin embargo, si esas mercancías peligrosas, cargadas con conocimiento de su naturaleza y carácter, llegasen a constituir un peligro para el buque o la carga, el porteador podrá descargarlas, destruirlas o transformarlas en inofensivas de la misma manera, cuando las circunstancias lo requieran, sin pago de indemnización por su parte, a excepción de lo que se refiera a la avería gruesa, en su caso.

CAPITULO IV. DOCUMENTOS DE TRANSPORTE

Artículo 14. Expedición del conocimiento de embarque

1. Cuando el porteador contratante o el porteador efectivo reciba las mercancías y se haga cargo de ellas, el porteador contratante deberá, a petición del cargador, entregar a éste un conocimiento de embarque que contenga, entre otras cosas, los datos mencionados en el artículo 15.

2. El conocimiento de embarque podrá ser firmado por una persona autorizada a firmarlo por el porteador contratante. Se considerará que un conocimiento de embarque firmado por el capitán del buque que transporte las mercancías ha sido firmado en nombre del porteador contratante.

Artículo 15. Contenido del conocimiento de embarques

1. El conocimiento de embarque deberá indicar, entre otros, los siguientes datos:

a) La naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para la identificación de las mismas, el

número de bultos o de piezas, y el peso de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos todos que se harán constar tal y como hayan sido facilitados por el cargador;

b) El estado aparente de las mercancías;

c) El nombre y el establecimiento principal del porteador;

d) El nombre del cargador;

e) El nombre del consignatario, en el caso de que dicho nombre haya sido facilitado por el cargador;

f) El puerto de carga según el contrato de transporte y la fecha en la que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en ese puerto;

g) El puerto de descarga según el contrato de transporte;

h) El número de originales del conocimiento de embarque;

i) El lugar de emisión del conocimiento de embarque;

j) La firma del porteador o de una persona que actúe en su nombre; la firma puede ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico si así lo permiten las leyes del país en que se expida el conocimiento de embarque;

k) El flete en la medida en que haya de ser pagado por el consignatario, u otra indicación de que éste lo ha de pagar; y

l) La declaración mencionada en el párrafo 3 del artículo 23.

2. Después de que las mercancías hayan sido cargadas a bordo, el porteador expedirá al cargador, si éste lo solicita, un conocimiento de embarque con la estampilla "embarcado", en el cual, además de los datos requeridos en virtud del párrafo 1 del presente artículo, se consignará que las mercancías se encuentran a bordo de un buque o unos buques determinados, y se indicará la fecha o las fechas en que se ha efectuado la carga. Si el porteador hubiese expedido previamente al cargador un conocimiento de embarque u otro título representativo de cualquiera de tales mercancías, el cargador, a petición del porteador, entregará dicho documento a cambio del conocimiento de embarque con la estampilla "embarcado". Cuando el cargador solicite un conocimiento de embarque con la estampilla "embarcado", el porteador podrá, para atender esa solicitud, modificar cualquier documento anteriormente expedido si, con las modificaciones introducidas, dicho documento contiene toda la información que debe contener el conocimiento de embarque con la estampilla "embarcado".

3. La omisión en el conocimiento de embarque de uno o varios de los datos a que se refiere el presente artículo no afectará la validez del conocimiento.

Artículo 16. Conocimiento de embarque: reservas y valor probatorio

1. Si el conocimiento de embarque contiene datos concernientes a la naturaleza general, las marcas principales,

el número de bultos o piezas, el peso o la cantidad de las mercancías respecto de las cuales el porteador, u otra persona que expida el conocimiento de embarque en su nombre, sabe o tiene motivos razonables para sospechar que no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado a su cargo, o en el caso de haberse expedido un conocimiento de embarque con la estampilla "embarcado", las mercancías que efectivamente ha cargado, o cuando no ha tenido medios razonables para verificar esos datos, el porteador o esa otra persona hará constar expresamente esos motivos o inexactitudes, o la falta de medios razonables de verificación.

2. Cuando el porteador, u otra persona que expida el conocimiento de embarque en su nombre, no haga constar en el conocimiento de embarque el estado aparente de las mercancías se entenderá que ha indicado en el conocimiento de embarque que las mercancías estaban en buen estado aparente.

3. Excepto en lo concerniente a los datos acerca de los cuales se haya hecho la reserva permitida en virtud del párrafo 1 del presente artículo, y en la medida de tal reserva:

a) El conocimiento de embarque establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador ha tomado a su cargo, o, en el caso de haberse expedido un conocimiento de embarque con la estampilla "embarcado", ha cargado las mercancías tal como están descritas en el conocimiento de embarque; y

b) No se admitirá al porteador la prueba en contrario cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que haya procedido de buena fe, fiándose de la descripción de las mercancías que se hacía en ese conocimiento.

4. Un conocimiento de embarque en el que no se especifique el flete o no se indique de otro modo que el consignatario habrá de pagar flete, conforme a lo previsto en el apartado k) del párrafo 1 del artículo 15, constituirá presunción, salvo prueba en contrario, de que el consignatario no tiene que pagar ningún flete. Sin embargo, no se admitirá al porteador la prueba en contrario cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido a un tercero, incluido el consignatario, que haya procedido de buena fe basándose en la ausencia de tal indicación en el conocimiento de embarque.

Artículo 17. Garantías por parte del cargador

1. Se estimará que el cargador garantiza al porteador la exactitud de los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, cantidad y peso, que él ha facilitado para que se incluyan en el conocimiento de embarque. El cargador indemnizará al porteador de todas las pérdidas, daños o gastos que resulten de inexactitudes de esos datos. El cargador seguirá siendo responsable aun cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido por él. El derecho del porteador a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad dimanante del contrato de transporte respecto de cualquier otra persona que no sea el cargador.

2. Toda carga de garantía o pacto en virtud de los cuales el cargador se comprometa a indemnizar al porteador de las pérdidas, daños o gastos que resulten de la expedición del conocimiento de embarque por el porteador, o por una persona que actúe en su nombre, sin hacer constar ninguna reserva acerca de los datos facilitados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque, o acerca del estado aparente de las mercancías serán nulos y no tendrán efecto alguno respecto de un tercero, incluido un consignatario, al que se haya transferido el conocimiento de embarque.

3. Esa carta de garantía o ese pacto serán válidos respecto del cargador, a menos que el porteador o la persona que actúa en su nombre, al omitir la reserva a que se hace referencia en el párrafo 2 del presente artículo, tenga la intención de perjudicar a un tercero, incluido un consignatario, que actúe basándose en la descripción de las mercancías que se hace en el conocimiento de embarque. Si, en tal caso, la reserva omitida se refiere a datos facilitados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque, el porteador no tendrá el derecho a la indemnización del cargador prevista en el párrafo 1 del presente artículo.

4. En el caso a que se hace referencia en el párrafo 3 del presente artículo, el porteador será responsable, sin poder acogerse al beneficio de la limitación de su responsabilidad establecida en el presente Convenio, de las pérdidas, daños o gastos en que haya incurrido un tercero, incluido un consignatario, que haya obrado basándose en la descripción de las mercancías que se hacía en el conocimiento de embarque expedido.

Artículo 18. Documentos distintos del conocimiento de embarque

Cuando un porteador expida un documento distinto de un conocimiento de embarque, que constituya prueba de un contrato de transporte, tal documento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en la forma descrita en dicho documento.

CAPITULO V. RECLAMACIONES Y ACCIONES

Artículo 19. Aviso de pérdida, daños o demora

1. A menos que el consignatario dé al porteador aviso de pérdida o daño por escrito especificando la naturaleza general de dicha pérdida o daño, a más tardar en el momento de la entrega de las mercancías al consignatario, esta entrega establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que la entrega de las mercancías por el porteador se hizo en buenas condiciones y tal como aparecen descritas en el documento de transporte en su caso.

^b Con respecto a los cambios de redacción que tal vez sean necesarios, véase la nota 17 de pie de página en la sección B del informe.

2. Si las pérdidas o daños no son aparentes, el aviso por escrito deberá darse en los diez días siguientes a la entrega, con exclusión de ese día.

3. Las reservas por escrito son inútiles si el estado de la mercancía ha sido comprobado en forma contradictoria en el momento de su entrega.

4. En caso de pérdida o daños ciertos o presuntos, el porteador y el consignatario de las mercancías se darán todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos.

5. No se pagará ninguna compensación por demora en la entrega a menos que se haya dado aviso por escrito al porteador dentro de un plazo de veintidós días a partir del momento de la entrega de las mercancías al consignatario.

6. Si las mercancías han sido entregadas por un porteador efectivo, todo aviso que se dé al porteador efectivo en virtud de este artículo tendrá el mismo efecto que tendría si hubiera sido dado al porteador contratante.

Artículo 20. Prescripción de las acciones

1. El porteador quedará exonerado de toda responsabilidad respecto del transporte con arreglo al presente Convenio si no se inicia una acción ante los tribunales judiciales o arbitrales dentro del plazo de [un año] [dos años]:

a) En los casos de pérdida parcial o daños de las mercancías, o de demora en su entrega, a partir del último día en que el porteador entregó cualquiera de las mercancías a que se refiere el contrato;

b) En todos los demás casos, una vez transcurridos noventa días desde la fecha en que el porteador se hizo cargo de las mercancías o, si no lo hubiere hecho, desde la fecha en que se celebró el contrato.

2. El día en que comienza a correr el plazo de prescripción no estará incluido en el plazo.

3. El plazo de prescripción podrá prorrogarse por declaración del porteador o por acuerdo de las partes después de surgida la causa de la acción. Tanto la declaración como el acuerdo deberán constar por escrito.

4. Las disposiciones de los párrafos 1, 2 y 3 del presente artículo se aplicarán a toda responsabilidad del porteador efectivo o de todo encargado o agente del porteador o del porteador efectivo.

5. La acción de indemnización contra un tercero podrá ejercerse incluso después de expirado el plazo de prescripción establecido en los párrafos precedentes, siempre que se ejerza dentro del plazo previsto por la ley del tribunal que entienda en el caso. Ello no obstante, el plazo concedido no será nunca inferior a noventa días a partir del día en que la persona que ejerza la acción de indemnización llegue a un acuerdo sobre la reclamación o se le haya notificado la acción entablada contra él.

Artículo 21. Jurisdicción

1. En todo procedimiento judicial que se suscite en relación con el contrato de transporte, el demandante podrá, a su opción, entablar la demanda en un Estado contratante en cuyo territorio esté situado:

a) El establecimiento principal, o a falta de éste, la residencia habitual del demandado;

b) El lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por cuyo conducto se haya celebrado el contrato;

c) El puerto de carga;

d) El puerto de descarga;

e) Un lugar designado en el contrato de transporte.

2. a) No obstante las precedentes disposiciones de este artículo, se podrá interponer acción ante los tribunales de cualquier puerto de un Estado contratante en el cual el buque que efectúa el transporte haya sido legalmente embargado de acuerdo con las disposiciones de la ley aplicable a ese Estado. Sin embargo, en tal caso, a solicitud del demandado, el actor deberá trasladar su acción para que se tramite, a su elección, ante el tribunal de una de las jurisdicciones a que se refiere el párrafo 1 de este artículo para derimir la controversia, pero antes de ese traslado el demandado deberá otorgar una garantía satisfactoria para asegurar el pago del importe de la condena que pueda ser fijado a favor del actor.

b) Todas las cuestiones referentes a la suficiencia de la garantía o cualquier otro problema que se suscite respecto de ésta, serán decididas por el tribunal que haya decretado el embargo.

3. No podrá incoarse ningún procedimiento judicial en relación con el contrato de transporte en un lugar distinto de los especificados en los párrafos 1 y 2 del presente artículo. Las disposiciones que preceden no constituirán óbice para la jurisdicción de los Estados contratantes en relación con medidas provisionales o cautelares.

4. a) Cuando se haya interpuesto una acción ante un tribunal competente con arreglo a los párrafos 1 y 2 del presente artículo o cuando tal tribunal haya dictado fallo, no podrá iniciarse ninguna nueva acción entre las mismas partes y por las mismas razones a menos que el fallo dictado por el tribunal ante el que se planteó la primera acción no puede ejecutarse en el país en que se entabla el nuevo procedimiento.

b) No se considerará a los efectos del presente artículo, que la solicitud de medidas en orden a la ejecución de un fallo equivale a entablar una nueva acción.

c) No se considerará, a los efectos del presente artículo, que el traslado de una acción a otro tribunal del mismo país equivale a entablar una nueva acción.

5. No obstante lo dispuesto en los párrafos precedentes, surtirá efecto todo acuerdo, concluido por las partes después de haberse entablado una acción relacionada con el contrato de transporte, en el que se designe el lugar en que el demandante pueda entablarla.

Artículo 22. Arbitraje

1. Con sujeción a lo dispuesto en el presente artículo, las partes podrán convenir en que se sometan a arbitraje las controversias que puedan surgir en relación con un contrato de transporte.

2. El procedimiento arbitral se incoará, a opción del demandante, en uno de los siguientes lugares:

a) Un lugar de un Estado en cuyo territorio esté situado:

- i) El puerto de carga o el puerto de descarga, o
- ii) El principal establecimiento del demandado o, de no existir tal establecimiento, la residencia ordinaria del demandado, o
- iii) El lugar en que se celebró el contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por cuyo conducto se celebre el contrato; o

b) Cualquier otro lugar designado en la cláusula o acuerdo de arbitraje.

3. El árbitro o el tribunal arbitral aplicará las normas del presente Convenio.

4. Las disposiciones de los párrafos 2 y 3 del presente artículo se considerarán como parte integrante de toda cláusula o acuerdo de arbitraje, y toda expresión de tal cláusula o acuerdo que sea incompatible con ellas será nula y no surtirá efecto.

5. Ninguna de las disposiciones del presente artículo afectará a la validez de un acuerdo de arbitraje celebrado por las partes después de formularse la reclamación basada en el contrato de transporte.

CAPITULO VI. ESTIPULACIONES QUE SE APARTAN DEL CONVENIO

Artículo 23. Estipulaciones contractuales

1. Toda estipulación del contrato de transporte o que figure en un conocimiento o en cualquier otro documento que acredite el contrato será nula en la medida en que se aparte directa o indirectamente de las disposiciones del presente Convenio. La nulidad de esa estipulación no afectará a la validez de las otras disposiciones del contrato o documento de que forme parte. Será nula la cláusula por la que se ceda el beneficio del seguro de las mercancías al porteador o cualquier cláusula análoga.

2. No obstante las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo el porteador podrá aumentar su responsabilidad y sus obligaciones conforme al presente Convenio.

3. Cuando se expida un conocimiento o cualquier otro documento que acredite el contrato de transporte, éste deberá contener una declaración que diga que el transporte está sujeto a las disposiciones del presente Convenio que anulan toda estipulación que se aparte de ellas en perjuicio del cargador o del consignatario.

4. Cuando el titular de las mercancías haya sufrido un perjuicio como consecuencia de una estipulación que sea nula en virtud del presente artículo, o como consecuencia de la omisión de la declaración mencionada en el párrafo anterior, el porteador pagará una indemnización de la cuantía necesaria para resarcir plenamente al titular, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, de toda pérdida o todo daño de las mercancías y de la demora en la entrega. Además, el porteador pagará una indemnización por los gastos que haya efectuado el titular para hacer valer su derecho; sin embargo, los gastos efectuados para ejercer la acción a que da derecho la disposición anterior se determinarán con arreglo al derecho del tribunal que conozca del caso.

Artículo 24. Avería gruesa

Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de las disposiciones relativas a la avería gruesa contenida en el contrato de transporte o en las leyes nacionales. Sin embargo, las normas del presente Convenio relativas a la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías regirán la obligación del porteador de resarcir al consignatario respecto de cualquier contribución a la avería gruesa.

Artículo 25. Otros convenios

1. El presente Convenio no modificará ni los derechos ni las obligaciones del porteador, el porteador efectivo y sus empleados y agentes, previstos en los convenios internacionales o en las leyes nacionales que se refieran a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima.

2. No se incurrirá en responsabilidad con arreglo a las disposiciones del presente Convenio por el daño ocasionado por un incidente nuclear si el explotador de una instalación nuclear es responsable de dicho daño:

a) Con arreglo a la Convención de París de 29 de julio de 1960 sobre responsabilidad de terceros en materia de energía nuclear, enmendada por el Protocolo Adicional de 28 de enero de 1964, o a la Convención de Viena sobre responsabilidad civil por daños nucleares, de 21 de mayo de 1963, o

b) En virtud de las leyes nacionales que rijan la responsabilidad por daños de esta naturaleza, siempre que estas leyes sean tan favorables en todos sus aspectos a las personas que puedan sufrir ese daño como la Convención de París o la de Viena.