

IV.—REGLAMENTACIÓN INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

1. Nota del Secretario General : comentarios de los gobiernos y organizaciones internacionales acerca del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías (A/CN.9/109)*

ÍNDICE

| | <i>Página</i> |
|--|---------------|
| INTRODUCCIÓN | 214 |
| <i>Capítulo</i> | |
| I. TEXTO DEL PROYECTO DE CONVENIO SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS | 214 |
| II. COMENTARIOS DE LOS GOBIERNOS : | |
| Afganistán | 221 |
| Alemania, República Federal de | 221 |
| Australia | 223 |
| Austria | 223 |
| Bélgica | 224 |
| Canadá | 226 |
| Checoslovaquia | 235 |
| Dinamarca | 236 |
| Estados Unidos de América | 236 |
| Fiji | 239 |
| Filipinas | 239 |
| Finlandia | 242 |
| Francia | 243 |
| Hungría | 246 |
| Japón | 248 |
| México | 249 |
| Niger | 250 |
| Nigeria | 251 |
| Noruega | 251 |
| Países Bajos | 252 |
| Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte | 255 |
| República Democrática Alemana | 257 |
| República Socialista Soviética de Bielorrusia | 259 |
| República Socialista Soviética de Ucrania | 260 |
| Sierra Leona | 261 |
| Suecia | 262 |
| Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas | 263 |
| III. COMENTARIOS DE LOS ORGANISMOS ESPECIALIZADOS** : | |
| Organización de Aviación Civil Internacional | 265 |
| Organización Internacional del Trabajo | 267 |
| IV. COMENTARIOS DE OTRAS ORGANIZACIONES INTERGUBERNAMENTALES : | |
| Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril | 267 |
| V. COMENTARIOS DE OTRAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES : | |
| Asociación Internacional de Armadores | 270 |
| Cámara Internacional de Navegación Marítima | 276 |
| Comité Marítimo Internacional | 281 |
| Unión Internacional de Seguros de Transportes | 286 |

* 29 de enero de 1976.

** Los comentarios de la secretaría de la UNCTAD figuran en los documentos TD/B/C.4/ISL/19 y Suplementos 1 y 2. Los comentarios del Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre reglamentación internacional del transporte marítimo figuran en los documentos TD/B/C.4/148 y TD/B/C.4/ISL/21.

Introducción

1. En su cuarto período de sesiones (29 de marzo a 20 de abril de 1971), la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional decidió examinar las normas que rigen la responsabilidad del porteador marítimo. La resolución pertinente de la Comisión en ese período de sesiones dice lo siguiente :

« 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 conocimientos (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 Unidas »¹.

2. Para llevar a cabo este programa de trabajo, la Comisión estableció en ese período de sesiones un nuevo Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo. Este Grupo de Trabajo comenzó posteriormente a realizar su programa de trabajo y, en su octavo período de sesiones (10 a 21 de febrero de 1975), culminó el cumplimiento de su mandato y aprobó el texto de un nuevo proyecto de convenio titulado « Proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías »².

3. Con arreglo a una decisión de la Comisión adoptada en su séptimo período de sesiones (13 a 17 de mayo de 1974), se comunicó el texto de ese proyecto de convenio a los gobiernos y a las organizaciones internacionales interesadas para que formularan observaciones.

4. En el presente documento se reproducen todos los comentarios recibidos por la Secretaría al 27 de enero de 1976. Antes de los comentarios se reproduce además el texto del proyecto de convenio.

5. En el documento A/CN.9/110 * figura un análisis de estos comentarios preparado por la Secretaría.

I.—Texto del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías

CAPÍTULO 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 actúa en su nombre haya celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con el cargador.

* Reproducido en el presente volumen, segunda parte, IV, 3 *infra*; estos comentarios se refieren frecuentemente a ciertas convenciones de transporte internacional. El párrafo 6 del documento A/CN.9/110 contiene una lista de estas convenciones y las referencias documentarias.

¹ Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo sexto período de sesiones, Suplemento 17; Anuario de la CNUDMI, vol. II : 1971, segunda parte, II, A.

² A/CN.9/105, anexo; Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975, segunda parte, IV, 4.

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 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 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

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 al 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.

CAPÍTULO 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 concurra 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 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.

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.

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

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 del 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.

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.

CAPÍTULO 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 o 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.

CAPÍTULO 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 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;

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 ^b.

^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 (A/CN.9/105); *Anuario de la CNUDMI*, vol. VI : 1975, segunda parte, IV, 3.

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.

CAPÍTULO 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.

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 veintiún 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 de 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 dirimir 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 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 entablado una acción relacionada con el contrato de transporte, en el que se designe el lugar en que el demandante puede 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.

CAPÍTULO 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 contenidas 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.

II.—Comentarios de los gobiernos

AFGANISTÁN

[Original : inglés]

El Gobierno de Afganistán ha estudiado el proyecto de Convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y cree que dicho Convenio facilitará la reglamentación del comercio internacional y contribuirá a su consiguiente expansión.

REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA

[Original : inglés]

GENERALIDADES

El Gobierno Federal acoge complacido el proyecto preparado por el Grupo de Trabajo de la CNUDMI y considera que constituye una aportación a los esfuerzos encaminados a modernizar y mejorar la situación jurídica del transporte marítimo. El proyecto de convenio presentado a los gobiernos para que formulen las observaciones que estimen pertinentes parece constituir una base adecuada para los futuros trabajos. Se confía en que tal vez se pueda completar un convenio sobre el tema en un futuro próximo, justificando así la esperanza de lograr la unificación mundial de la reglamentación del transporte marítimo.

Por lo tanto, el Gobierno Federal acoge con satisfacción el proyecto de convenio y sugiere que la CNUDMI haga los arreglos necesarios para la celebración de una conferencia diplomática sobre el tema a la mayor brevedad posible. No obstante, estimamos que deberían introducirse algunas mejoras en el proyecto, muchas de las cuales son de carácter puramente técnico. Se señalan algunas de las más importantes en las siguientes observaciones sobre determinados artículos.

Se considera que la lista de las observaciones no es exhaustiva. Reservamos nuestra posición respecto de las enmiendas que se puedan presentar en la proyectada conferencia diplomática.

OBSERVACIONES SOBRE DETERMINADOS ARTÍCULOS

Artículo 2

Inciso d del párrafo 1

Debería suprimirse esta disposición. Parece que no está justificado aplicar el convenio por el simple hecho de que el conocimiento de embarque u otro documento que acredite el contrato de transporte haya sido expedido en un Estado contratante, incluso cuando los otros elementos pertinentes del contrato tengan lugar en Estados no contratantes. El nuevo proyecto de convenio se basa en la idea (distinta de la de las Reglas de La Haya) de que se aplica a todo contrato de transporte independientemente de que se haya expedido o no un conocimiento de embarque. Iría en contra de esa concepción volver a examinar si se ha expedido o no el documento. En último término podría justificarse su aplicación en el caso de un conocimiento de embarque propiamente dicho, pero en cualquier caso podría hacerse extensiva a cualquier otro documento que sólo « acredite el contrato de transporte ». Sin embargo, estimamos que por

esas razones se debería suprimir no sólo la referencia al « otro documento que acredite el contrato » sino toda la disposición. Si hubiera de mantenerse una referencia análoga a algún documento tal vez fuera aceptable hacer referencia a los documentos que acreditan la recepción de la cosa.

Artículo 2

Párrafo 4

Convendría definir la expresión « contrato de fletamento ». No es necesario hacerlo en el contexto de las definiciones que figuran en el artículo 1 sino que se podría incluir en la primera frase del párrafo 4 del artículo 2. Se sugiere la siguiente redacción de la primera frase del párrafo 4 del artículo 2 :

« Las disposiciones del presente convenio no se aplicarán a los contratos por los que el porteador asume la obligación de poner total o parcialmente a la disposición del cargador la capacidad de un determinado buque por un tiempo determinado (fletamento por tiempo determinado) o para uno o varios viajes (fletamento por viaje). »

Artículo 5

Párrafo 1

La propuesta modificación de la actual exención de la responsabilidad del porteador por error náutico o por incendio tiene la ventaja de ajustarse más a los principios generales de la responsabilidad contractual prevista en el derecho civil en general y en las leyes relativas a otros medios de transporte en particular. Sin embargo, por las razones ya señaladas en anteriores ocasiones y expuestas por otros gobiernos, se debería examinar con detenimiento si la modificación no entrañaría probablemente un aumento de los costos generales de transporte.

Una mayor responsabilidad del porteador exige que éste pague una prima más alta y por lo tanto más costosa de seguro de responsabilidad, lo que, a su vez, entrañaría necesariamente un aumento de los fletes para el cargador sin una disminución correspondiente de la prima del seguro de la carga. Cabe dudar de que el asegurador de la carga —cuyos servicios también se necesitarán en el futuro por diversas razones— recupere del porteador o su asegurador, mediante recurso, una suma que le permita reducir las primas en proporción con el aumento de los costos del seguro de responsabilidad civil.

En este contexto, tal vez tenga interés señalar que en la República Federal de Alemania no sólo las asociaciones de porteadores sino también de cargadores se han manifestado en favor de mantener en su estado actual la situación jurídica pues temen que, si se introduce el cambio propuesto en la distribución legal de los riesgos, se produzca un aumento de los costos generales de transporte. Se arguye que, por su propia naturaleza, el seguro de responsabilidad civil es más costoso que el seguro de la carga, y que en principio al cargador le interesa más que le indemnice un asegurador propio que un asegurador de otra persona. Han tenido lugar debates similares en relación con los trabajos preparatorios del proyecto de convenio sobre transporte intermodal. Además, argumen-

tando en favor de la disminución de la responsabilidad del porteador, algunos países han invocado el hecho de que el seguro de la carga no sólo es la forma más económica de seguro contra los riesgos del transporte sino también permite al cargador suscribir un seguro en su propio país, lo cual además de ir en beneficio del cargador, que puede ser indemnizado sin entrar en el complicado problema de presentar reclamaciones y hacer cumplir decisiones en países extranjeros, también podría tener interés para algunos Estados en la medida en que el seguro de la carga puede correr a cargo de las compañías de seguros nacionales en contraposición con el seguro de responsabilidad civil que sólo se puede suscribir en un reducido número de países marítimos.

Por estas razones, el Gobierno Federal estima necesario examinar muy a fondo las posibles consecuencias económicas de la propuesta modificación, pues el nuevo convenio no debería entrañar un aumento de los costos de transporte, en especial si se tiene en cuenta la actual situación del comercio mundial. Ese aumento sería contrario a la idea que inspira la sugerencia de la UNCTAD de que se examinen las Reglas de La Haya con miras a su revisión, especialmente en lo que se refiere a una mejor distribución de los riesgos. Estimamos que una mejor distribución no sería aquella que entrañara un aumento de los costos generales del transporte, que en último término ha de sufragar el cargador. La República Federal de Alemania, al igual que otros países exportadores e importadores, está profundamente interesada en el establecimiento de fletes razonables.

El nuevo estudio sobre el seguro de la carga por mar que recientemente realizó la secretaría de la UNCTAD (TD/B/C.3/120) servirá, entre otras cosas, de base importante para el examen de este problema.

Artículo 5

Párrafo 7

Habría que suprimir esta disposición. El simple hecho de que pueda atribuirse a otras personas la culpa o negligencia causantes del daño imputable al propio porteador no debería exonerar a este último. Habría que dejar que la relación de las reclamaciones que el cargador pueda interponer contra el porteador y otras personas se decidiese con arreglo a las normas generales del derecho civil. En el caso importante del abordaje, el prorrateo previsto en el párrafo 7 del artículo 5 ya se contemplaba en el Convenio sobre abordaje de 1910¹. En los demás casos, podría hacerse remisión a los convenios concretos o a las leyes nacionales que previesen a este respecto la responsabilidad solidaria de ambas personas.

Artículo 6

La República Federal de Alemania se declara partidaria de la opción X de la variante D. Esta preferencia se funda en el supuesto de que la cuantía de la limitación basada en el peso no sería mucho mayor que la prevista en las Reglas Visby (es decir, 30 francos Poincaré). La variante A, que en principio sería preferible por su

¹ Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de abordaje, Bruselas, 23 de septiembre de 1910.

simplicidad a la variante D, únicamente podría elegirse en caso de una limitación mucho mayor basada en el peso, porque la cuantía mencionada no daría una posibilidad razonable de indemnización por la carga que rebasase el valor medio de la carga a granel. Estimamos, por lo tanto, que una decisión sobre el sistema de limitación solamente podrá tomarse cuando se haya adoptado una decisión definitiva con respecto a la cantidad, al menos al nivel aproximado de la limitación basada en el peso. En este sentido, la República Federal de Alemania considera que bastará con aplicar las cifras de las Reglas Visby, tal vez ligeramente aumentadas. Sin embargo, toda vez que parece improbable que la CNUDMI tome una decisión sobre estas cifras en su próxima reunión, y ya que de todas formas habrá que discutir este tema central en la Conferencia Diplomática, deberían ponerse a disposición de ésta las distintas variantes. En consecuencia, proponemos que se mantengan en el proyecto las diversas variantes.

Párrafos válidos para todas las variantes

Las sumas no deberían fijarse en términos de francos Poincaré, sino en Derechos Especiales de Giro del FMI. El Protocolo de Montreal de 1975 al Convenio de Varsovia contiene un modelo en este sentido.

Artículo 15

Inciso a del párrafo 1

En este proyecto de disposición se requiere que se haga constar en el conocimiento de embarque « el número de bultos o de piezas, y el peso de las mercancías ». Sugerimos que, de conformidad con lo dispuesto en el inciso b del párrafo 3 del artículo 3 de las Reglas de La Haya, se exija que conste únicamente uno de ambos elementos, es decir, el número de bultos o de piezas o el peso de las mercancías. Lo dispuesto en el proyecto exigiría que el porteador, en los casos frecuentes en los que le fuera razonablemente imposible verificar el peso de las mercancías, especialmente debido a la rapidez con que se efectúa la carga y descarga de los buques, no hiciese constar dicho peso en el conocimiento de embarque o hiciese constar expresamente los motivos de la ausencia de medios razonables de verificación (artículo 16). Esta regla no sólo sería contraria a la situación normal en el puerto de carga, sino que, además, contravendría los intereses económicos del cargador. En virtud de la situación jurídica actual, el cargador dispone de una mención en el conocimiento de embarque del peso de sus mercancías, que él mismo ha indicado, aun cuando éste esté sometido a una cláusula de desconocimiento. Esta cláusula no inhabilita al conocimiento de embarque en el sentido de la práctica bancaria relativa a la carta de crédito. Tal situación podría cambiar si el conocimiento de embarque no contuviera indicación alguna del peso o contuviera una reserva expresa relativa a dicha indicación.

Artículo 21

Segunda oración del inciso a del párrafo 2

Esta disposición no parece compatible con el Convenio de Bruselas de 1952 relativo al embargo preventivo de

buques destinados a la navegación marítima². Además, el traslado de una acción interpuesta en un país a la jurisdicción de otro país difícilmente surtiría efecto en la práctica, habida cuenta de la situación real de la unificación de las leyes procesales. En consecuencia, debería suprimirse esta oración.

AUSTRALIA

[Original : inglés]

1. El Gobierno de Australia continúa apoyando el objeto del Convenio, a saber, la revisión de las Reglas de La Haya de 1924, si bien algunos aspectos del proyecto son motivo de preocupación. La actitud final de Australia dependerá de si las cuestiones que preocupan actualmente pueden resolverse antes de que el Convenio se presente a una conferencia diplomática.

2. Australia considera que las disposiciones relativas a la responsabilidad, que figuran en el artículo 5 del proyecto de convenio, son fundamentales para la determinación de una actitud general hacia el mismo. El artículo 5, junto con los niveles monetarios fijados en el artículo 6, tendrán consecuencias económicas significativas para el cargador, el porteador y el sector del seguro. Australia está investigando actualmente las posibles consecuencias económicas de esas disposiciones y, por lo tanto, no tiene una posición definitiva respecto del artículo 5. Espera, sin embargo, poder definirse respecto del proyecto de convención, en ocasión del noveno período de sesiones que se celebrará en 1976.

3. En opinión de Australia el proyecto de convenio debería aplicarse a la porción marítima de un movimiento multimodal de carga. Conforme a su actual redacción, podría interpretarse que el Convenio se aplica solamente al transporte convencional de puerto a puerto, excluyendo así el transporte convenido con arreglo a un conocimiento de embarque directo o a cualquier otro contrato de transporte que abarque otro modo de transporte distinto del porte marítimo.

4. Existen algunas ambigüedades menores de redacción que podrían exacerbar los inevitables litigios interpretativos que seguirán a la aplicación del Convenio. Se considera, no obstante, que esas ambigüedades podrían rectificarse en el noveno período de sesiones de la CNUDMI, o en ocasión de una conferencia diplomática.

AUSTRIA

[Original : inglés]

Generalidades

En relación con el Convenio de Bruselas de 1924 para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento, en la forma en que fue enmendado por el Protocolo de Bruselas de 1968, el proyecto constituye un gran progreso tanto en lo que respecta a la forma como al contenido. En general, en consecuencia, puede considerarse que es un buen paso adelante. Su forma

² Convenio internacional relativo al embargo preventivo de buques destinados a la navegación marítima, Bruselas, 10 de mayo de 1952.

general corresponde a la de las convenciones sobre el transporte de mercancías por otros medios de transporte, ya vigentes o en elaboración.

Artículo 5

El párrafo 1 configura la responsabilidad del porteador como responsabilidad derivada de la culpa con inversión del *onus probandi*. No hay objeciones que oponer a eso. El párrafo 4, por otra parte, dispone que no se invertirá el *onus probandi* por daños causados por un incendio a bordo. Pero es precisamente en el caso de incendio cuando el demandante rara vez estará en situación de demostrar la causa del incendio. Se trata de una cuestión que se refiere a hechos ocurridos a bordo del buque del porteador que están por completo bajo el control del porteador. En consecuencia, debería suprimirse el párrafo 4, lo que haría que el párrafo 1 fuera aplicable también a los daños causados por incendios.

Artículo 6

La variante B es preferible. Sería difícil para el porteador responder por una demora con el mismo límite que en el caso en que es responsable de la pérdida o daño sufrido por las mercaderías. Si la limitación se basa alternativamente en unidades de transporte o en el peso, sólo se provocarán dificultades innecesarias: el límite de la responsabilidad dependerá en este caso en gran medida de la cantidad de mercaderías embaladas en un bulto. Las convenciones recientes sobre el transporte internacional de mercancías por otros medios de transporte disponen invariablemente que el peso de las mercancías perdidas, dañadas o demoradas ha de ser el único criterio.

En cuanto a la cuestión de si la responsabilidad del porteador por la demora no ha de exceder del flete o del doble del flete, hay precedentes para ambas disposiciones. En consecuencia, cualquier solución es aceptable.

Artículo 8

De este artículo se desprende que el porteador puede alegar la responsabilidad limitada en los casos en que él mismo haya incurrido en falta grave (salvo en los casos en que su conducta haya sido claramente intencional o imprudente) o incluso en los casos en que las personas de las cuales normalmente es responsable actúen con dolo. Esto concuerda con las normas establecidas en otras convenciones de derecho marítimo, pero es injusto para la persona con derecho sobre las mercaderías. El porteador debe ser responsable sin limitación alguna siempre que el daño haya sido causado por negligencia grave, ya sea propia o de sus empleados o agentes. Asimismo, estos empleados o agentes, por su parte, deben ser responsables sin limitación por todo daño que causen por negligencia grave.

Artículo 20

Por cuanto la prescripción, en virtud de lo dispuesto en el inciso *b* del párrafo 1, puede comenzar a correr transcurridos 90 días desde la fecha de celebración del contrato, y el contrato puede haber sido celebrado mucho tiempo antes de iniciarse efectivamente el transporte, es preferible el plazo de dos años.

La segunda frase del párrafo 5 plantea algunas dudas, por cuanto la norma que establece respecto del plazo de prescripción de las acciones de indemnización contra terceros —de hecho, todas las acciones de este tipo— puede ser incompatible con las obligaciones asumidas por un Estado en virtud de otros acuerdos internacionales. En consecuencia, debe suprimirse la segunda frase. Pero como, sin la segunda frase, la primera frase no hace sino reiterar algo sabido, sería conveniente suprimir por completo el párrafo 5.

Artículo 21

En algunos países pueden surgir dificultades en cuanto al procedimiento judicial debido a la aplicación del párrafo 2 que dispone que, si bien la norma general es el *forum arresti*, puede eludirse tal norma si el demandado otorga garantía satisfactoria.

En general, no es útil que un convenio especifique reglas de competencia sin contener disposiciones acerca del reconocimiento y la ejecución de las sentencias dictadas por los tribunales de los Estados contratantes que sean competentes en virtud del convenio. El demandado puede tener bienes en un Estado contratante cuyos tribunales carezcan de competencia en virtud de lo dispuesto en el párrafo 1, y el demandante no podrá tocar esos bienes porque la sentencia dictada por el tribunal competente en virtud de lo dispuesto en el párrafo 1 no es ejecutable en ese Estado contratante, y la interposición de una nueva acción en ese Estado está excluida por el convenio. En consecuencia, valdría la pena estudiar si no sería conveniente complementar el artículo 21 con disposiciones sobre el reconocimiento y la ejecución de las sentencias.

Artículo 25

La parte final del inciso *b* del párrafo 2 requiere una comparación entre la ley nacional y dos convenciones internacionales a fin de determinar cuál de ellas es más favorable a la persona que tiene derecho sobre las mercaderías. En algunos casos será casi imposible responder a esa pregunta. En consecuencia, debería bastar con disponer que el explotador de una instalación nuclear será responsable con arreglo a la ley nacional aplicable. Como lo demuestra la experiencia, esta responsabilidad será siempre más estricta, en lo que respecta a su naturaleza general y límites, si los hay, que la responsabilidad del porteador establecida en el presente proyecto de convenio. En consecuencia, debe suprimirse la condición impuesta en el inciso *b* del párrafo 2.

BÉLGICA

[Original : francés]

A. Generalidades

El Gobierno y los círculos marítimos belgas acogen favorablemente el conjunto de los textos preparados por el Grupo de Trabajo de la CNUDMI.

Al Gobierno belga le complace observar que se ha llegado a un entendimiento entre las delegaciones de distintos continentes con sistemas jurídicos y concepciones filosóficas o morales que con frecuencia son muy

diferentes. Ve en ello un estímulo para la ejecución de otros proyectos tan ambiciosos como el del Convenio sobre el transporte marítimo de mercancías.

El Gobierno belga se congratula asimismo por los resultados obtenidos por el Grupo de Trabajo de la CNUDMI.

Se puede considerar que está en proceso de realización el equilibrio tan buscado entre los intereses de los porteadores y los de los propietarios de la carga, incluidas las personas que ponen sus servicios a disposición de éstos bien sea para expedir o cargar las mercancías bien sea para recibir las. La experiencia demostrará si esta aspiración está bien fundada.

Al menos en el plano teórico, tanto en lo que se refiere a su texto y presentación como a su contenido, la mayoría de las disposiciones constituyen un evidente progreso en comparación con las disposiciones del Convenio de Bruselas de 1924. Por lo tanto, el Gobierno belga confía en que el futuro Convenio, que ha sido elaborado dentro de un marco más amplio, tenga el mismo éxito y la misma duración que el Convenio que va a reemplazar.

B. Observaciones concretas

El Gobierno belga estima que, en el contexto de las presentes observaciones, no debe formular propuestas sobre el texto, por ejemplo, de la definición de porteador efectivo y los artículos con ella relacionados, o del párrafo 4 del artículo 2. La delegación belga lo hará posteriormente.

Los artículos del proyecto no plantean dificultades en cuanto a su fondo, salvo los que figuran a continuación.

Artículo 5

1. En relación con el artículo 5, el Gobierno belga deplora la ausencia de la cláusula de exoneración de la responsabilidad del porteador por falta náutica cometida por el capitán, por los miembros de la tripulación o por las personas al servicio del buque.

Por « falta náutica », el Gobierno belga entiende el error cometido durante la navegación, en el sentido estricto del término, y por lo tanto no incluye la administración comercial del buque.

Bélgica está convencida de que la no inclusión de una cláusula de exoneración de ese tipo no redundará en beneficio de ninguna de las personas interesadas en el contrato de transporte.

Las razones de su inclusión se basan en el deseo de evitar controversias sobre el comportamiento operacional del buque que haya causado daños a las mercancías y que dé lugar a demandas de indemnización que pueden ser largas y costosas. Se basa también en el deseo de reducir el costo del seguro y de garantizar un control directo y fácil por parte de los cargadores.

Por último, a veces las condiciones de trabajo a bordo del buque son de tal naturaleza que sería excesivo hacer responsable al porteador de los actos operacionales ejecutados por personas al servicio del buque durante la navegación.

2. El párrafo 4 del artículo 5 contiene una cláusula de responsabilidad en materia de incendio que se aparta

de la norma general. La solución que establece es aceptable pero también puede dar lugar a litigios.

El Gobierno belga preferiría una solución más radical y más clara que consistiera en adoptar también en caso de incendio una cláusula de exoneración de responsabilidad.

3. Por otra parte, el Gobierno belga lamenta que al incluir el principio de la responsabilidad por demora en el proyecto —que, a su juicio, representa una mejora considerable en relación con las normas en materia de responsabilidad— se haya creído oportuno apartarse de la formulación del Convenio de 1924 que establece la responsabilidad del porteador por pérdida de las mercancías, o daño de las mismas, a diferencia del párrafo 1 del artículo 5 del proyecto que establece la responsabilidad del porteador por los perjuicios que resulten de la pérdida o el daño.

Tal texto no sólo se aparta del Convenio que el proyecto va a reemplazar, sino que también defiere de las disposiciones contenidas en los convenios internacionales de transporte.

Con objeto de respetar una jurisprudencia y una doctrina consagradas sobre la base de la formulación del Convenio de 1924, convendría retener los términos utilizados en el mismo.

El comienzo del párrafo 1 del artículo 5 sería del tenor siguiente :

« El porteador será responsable de la pérdida de las mercancías, o del daño a las mismas, o de los perjuicios que resulten de la demora en la entrega, si el hecho que causó la pérdida, el daño o los perjuicios se produjo . . . »

Artículo 6

El Gobierno belga no se pronuncia en esta etapa en favor de una u otra de las variantes propuestas del artículo 6.

Sin embargo, señala que los círculos interesados en el transporte marítimo de mercancías no se opondrían a una fórmula más sencilla que la del doble criterio de cálculo (unidad y peso) previsto en el Protocolo de modificación del Convenio de 1924, aprobado en 1968. No obstante, esta fórmula sencilla sólo es aceptable a condición de que el límite de la responsabilidad no se aumente considerablemente en consecuencia.

Bélgica reconoce además la imperiosa necesidad de regular de manera distinta la base de referencia monetaria.

Puede pronunciarse en favor del sistema de los derechos especiales de giro, sistema admitido por el Fondo Monetario Internacional y que se propone en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Artículo 16

En el artículo 16, el final del párrafo 1, que exige que el porteador que desee consignar reservas haga constar expresamente los motivos, las inexactitudes o la falta de medios razonables de verificación, es una disposición contraria a la práctica mercantil que, no obstante, nunca ha dado lugar a importantes reservas. Si se aprueba, puede dificultar la expedición de los documentos y demorar el envío de las mercancías.

Artículo 21

El artículo 21 suscita dos observaciones.

1. El inciso *b* del párrafo 1 puede producir la separación del lugar en que se ejercita la acción judicial del de celebración del contrato, lo cual puede ir en contra de los intereses de las partes en una controversia.

Como, en la práctica, el porteador evitará quedar sometido a la jurisdicción de un tribunal alejado del lugar donde realiza sus actividades o del de ejecución del contrato, procurará celebrar contratos que le permitan defender de manera eficaz sus intereses, lo que no ocurre cuando actúa, en el interés de los expedidores, por conducto de una agencia.

En consecuencia, toda referencia al concepto de « agencia » obstaculizará en detrimento de los cargadores, las transacciones comerciales para la celebración de un contrato de transporte en el lugar de cumplimiento.

Un Convenio reciente (el de Atenas de 1974 sobre el transporte marítimo de pasajeros y su equipaje) contiene, en su artículo 17, una fórmula más aceptable.

La misma observación es aplicable al artículo 22, párrafo 2 *a*, iii).

2. La segunda frase del inciso *a* del párrafo 2 no es aceptable ya que su aplicación puede estar en contradicción con el Convenio de Bruselas de 1952 para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de buques destinados a la navegación marítima, que Bélgica ha ratificado (véase el artículo 7 de ese Convenio).

En efecto, dicho Convenio reconoce, en ciertas condiciones, la competencia de los tribunales del Estado en el cual se haya realizado el embargo del buque para resolver sobre el fondo del litigio. Si el demandante inicia una acción de embargo a fin de proteger sus intereses, no podrá interponer, si el demandado lo solicita, una acción ante otro tribunal.

En consecuencia se propone suprimir dicha frase.

Artículo 24

El artículo 24 debería ser formulado de manera que la aplicación de la Regla D de las Reglas de York y Amberes no se viera afectada por las disposiciones de la Convención que se examina.

CANADÁ

[Original : inglés]

I.—Comentario general sobre el proyecto de texto

Aunque la calidad de la redacción dificulta la comprensión general de las consecuencias jurídicas y comerciales del convenio propuesto, existe aparentemente una desviación significativa de las presentes Reglas de La Haya¹. El sistema de responsabilidad jurídica que el proyecto intenta establecer es similar al derecho general de los contratos, si bien trata en cierta medida

¹ Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos. Firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924.

de reconocer la necesidad de proteger al consignatario, que no participa normalmente en la celebración del contrato de transporte. A ese fin, el proyecto propone en términos generales un sistema jurídico que reconoce el concepto del tenedor legítimo de un instrumento de comercio negociable, en tanto que regula simultáneamente de alguna manera los lineamientos de la relación general entre las partes de un contrato de transporte.

Evidentemente, los redactores se han propuesto abarcar todas las situaciones previsibles. Al proceder así, en muchos casos, no sólo han elaborado disposiciones que son aparentemente incompatibles con lo que Canadá considera el objetivo global del convenio, sino que quizá también han perdido en cierto modo de vista la dimensión real de un convenio sobre el transporte marítimo de mercancías. El Canadá opina que un convenio sería conveniente en la medida en que crease un entendimiento internacional uniforme sobre la relación entre las partes de un contrato de transporte y en que protegiese a los que no tuvieran la oportunidad de convenir libremente los términos del contrato, pero que se vieran afectados por éste. El comentario del Canadá sobre el proyecto de convenio fluye de la premisa básica de que :

Quando se trata de un contrato de adhesión, o cuando el consignatario u otro receptor de las mercancías no han participado en la celebración del contrato de transporte, es necesario un convenio que asegure la justicia y razonabilidad de los términos y condiciones de dicho contrato para las « partes inocentes » y que, al mismo tiempo, establezca un equilibrio equitativo entre las partes del contrato.

A la luz de esta premisa básica se han desarrollado otras varias, y habida cuenta de ellas se formula a continuación un comentario detallado del proyecto.

El Canadá opina que el convenio propuesto, como su nombre lo indica, debería aplicarse exclusivamente al transporte marítimo de mercancías y, en particular, a los aspectos internacionales del transporte marítimo que se prestan a la armonización por medio de un convenio internacional sobre el transporte marítimo de mercancías.

Primera premisa

En interés de la uniformidad de su aplicación, el convenio debe referirse exclusivamente a los asuntos que, en sentido estricto, no corresponden de manera exclusiva al derecho nacional de los Estados contratantes.

Según esta premisa, serían asuntos de derecho nacional por ejemplo, la relación entre el porteador y el piloto, los estibadores o los astilleros.

No obstante, la responsabilidad por terceros surgida, por ejemplo, de la relación entre el porteador y el capitán es de naturaleza muy distinta. Si bien los arreglos jurídicos relativos a dicha relación deberían ser cuestiones de derecho nacional, el convenio se aplicaría a los empleados o agentes, tanto del porteador como del cargador.

Segunda premisa

Los derechos y responsabilidades del porteador, de conformidad con el convenio y en relación a un contrato de transporte, deben hacerse extensivos a sus empleados y agentes.

Es bien sabido que en el ámbito del transporte marítimo internacional no existe un documento formal conocido como contrato de transporte, como es el caso en otros modos de transporte. La polémica sobre si un conocimiento de embarque es un contrato de transporte no ha terminado. Se ha estudiado en alguna medida la posibilidad de sugerir la adecuación del convenio sobre transporte marítimo de mercancías a otros modos del transporte, facilitando los términos y condiciones de un contrato de transporte; no obstante, se llegó a la conclusión de que, en última instancia, era improbable que dicha sugerencia obtuviese apoyo universal en la actualidad.

Tercera premisa

El convenio debe aplicarse estrictamente al cumplimiento de un contrato de transporte marítimo y codificar algunos elementos obligatorios de la relación entre las partes de un contrato de transporte, a saber, el porteador y el cargador y, en especial, sus derechos y responsabilidades, protegiendo a la vez el derecho del consignatario o de otras personas autorizadas por éste para hacerse cargo de las mercancías en la misma condición en que fueron embarcadas. No se permitirá que el contrato de transporte, celebrado sobre la base de la buena fe, altere o invalide algunos de estos derechos y responsabilidades; por ejemplo, el convenio será obligatorio para las partes y excluirá toda posibilidad de eludir obligaciones.

Según la legislación del Canadá, la Ley de transporte de mercancías por agua establece, entre otras cosas, la aplicación de las Reglas de La Haya a las cargas hacia el exterior exclusivamente. En interés de la uniformidad y para alentar la adopción del nuevo convenio por el mayor número posible de Estados :

Cuarta premisa

El convenio debe aplicarse al transporte marítimo de todo tipo de mercancías, y respecto de las cargas hacia el exterior y hacia el interior, pero no al transporte interno a menos que cada Estado determine por su cuenta la aplicación del convenio a dicho transporte, de conformidad con su interés público.

A fin de evaluar la buena fe del contrato de transporte, el porteador y el cargador deberían hacerse cargo respectivamente de ciertas obligaciones, a saber :

Quinta premisa

El porteador está obligado a proporcionar y mantener un vehículo de transporte adecuado a la naturaleza de las mercancías por transportar. Durante el período de su responsabilidad por las mercancías, el porteador debe cuidarlas como si fuesen propias.

Sexta premisa

El cargador está obligado a notificar al porteador de la naturaleza real de las mercancías por transportar o si existe algún vicio especial inherente a ellas o alguna característica especial que deba tenerse en cuenta al cargarlas, manejarlas, almacenarlas, custodiarlas y descargarlas.

El Canadá apoya la intención aparente del proyecto, que establece que el convenio regirá durante el período total de responsabilidad del porteador, a condición de que, de conformidad con las premisas primera y tercera, su aplicación se limite a los asuntos que no son de competencia exclusiva del derecho interno de los Estados y estrictamente al marco del transporte marítimo de mercancías.

Séptima premisa

El período de responsabilidad del porteador por las mercancías debe comenzar cuando éstas queden bajo su control y extenderse desde ese momento hasta que ceda el control sobre las mercancías, entregándolas al consignatario o a otra persona autorizada.

Respecto de la responsabilidad del porteador, ninguno de los cinco proyectos de variantes propuestos relativos a su cuantificación ofrece una solución satisfactoria a las incertidumbres del oro como unidad de medida monetaria ni resuelve, al mismo tiempo, el problema de las decisiones judiciales divergentes sobre el significado de « bulto » ni respecto de la responsabilidad vinculada a una « unidad de medida ». El Canadá ha estudiado el problema de vincular la magnitud de la responsabilidad del porteador al valor asegurado de la carga o a un valor declarado obligatorio, inscrito en el conocimiento de embarque. No obstante, ha llegado a la conclusión de que ello requeriría que el cargador revelase al porteador informaciones que, por razones comerciales, quizá desee mantener confidenciales. Debe examinarse también la posibilidad de que la cuantía de la responsabilidad del porteador por mercancías de valor no declarado, mientras se encuentran bajo su control, pudiera limitarse en relación directa con la suma pagada como flete, de conformidad con una fórmula por determinar. Esta sugerencia no está exenta de problemas y puede generar algunas injusticias; sin embargo, merece al menos un análisis adicional y el examen de su aplicación en la práctica.

La función y el propósito de un conocimiento de embarque sigue discutiéndose en un momento en que se estudia el desarrollo adicional de los conocimientos de embarque directos aplicables al transporte intermodal, e incluso la extinción misma del conocimiento de embarque tal como se ha conocido por muchos años. La transmisión de información respecto de mercancías mediante la elaboración electrónica de datos o la elaboración automática de datos y el uso generalizado de créditos documentarios parecen indicar el camino hacia el surgimiento de un régimen enteramente nuevo de documentación del transporte. No obstante, parece esencial entretanto que se prosiga reconociendo la importancia y el significado del conocimiento de embarque.

Octava premisa

El convenio debe reconocer al conocimiento de embarque como documento de transporte que servirá, en ausencia de un contrato formal de transporte, como título, recibo de las mercancías embarcadas y prueba de un contrato de transporte. La expedición del conocimiento de embarque por el porteador lo obliga a

entregar las mercancías a la persona designada en aquél o a su endosatario o a la persona facultada para hacerse cargo de las mercancías.

Naturalmente, la expresión « conocimiento de embarque » debería definirse de modo que permita poner en vigor esta octava premisa.

En consonancia con las premisas primera, tercera y cuarta y con el objetivo y propósito de las demás, corresponde que la novena y última premisa disponga que :

Novena premisa

El convenio no se aplicará al transporte intermodal, sino estrictamente al transporte marítimo de mercancías, determinado por el período de responsabilidad del porteador y de conformidad con las disposiciones del convenio.

II.—Comentarios sobre las distintas cláusulas del proyecto de texto

(Nota : Se ha seguido en estos comentarios la numeración de los párrafos del proyecto.)

Artículo 1. Definiciones

Párrafo 1

Con excepción tal vez de algunos contratos de fletamento por un tiempo determinado en que no se conoce al porteador, no parece que la definición de « porteador » en las Reglas de La Haya hayan dado lugar a dificultades o incertidumbres. Se considera que la definición de « porteador » que aparece en el proyecto de la CNUDMI constituye un adelanto, porque identifica al porteador en función de su acuerdo contractual con el cargador y como parte en el contrato de transporte. Sin embargo, no sería congruente con las premisas antes enunciadas convenir en la inclusión de la expresión « porteador contratante » conjuntamente con el término « porteador ». Al parecer, los propios redactores tuvieron dudas acerca de la relación exacta entre el porteador y el porteador contratante y no puede verse ninguna utilidad práctica en la inclusión conjunta de la expresión « porteador contratante » y del término « porteador », como no se ve ninguna ventaja en que esos nombres sean intercambiables. El exportador (cargador) debe saber siempre con quién ha contratado el transporte de mercancías y nada debe impedirle contratar directamente con el porteador efectivo o ejercer acciones en su contra. La inclusión de la expresión « porteador contratante » conjuntamente con el término « porteador » así como su incorporación en el convenio, coloca a esos derechos en cierta situación dudosa y podría requerir un examen de las relaciones tradicionales entre principal y agente y de los acuerdos actuales sobre la representación porque, de retenerse la expresión, recaerían mayores responsabilidades en el agente del buque. Además, si se conserva la expresión « porteador contratante », los cargadores podrían verse obligados a tratar siempre por conducto de transportistas y no directamente con el porteador. Se dice que en el Canadá se utilizan menos los servicios de transportistas que en algunos otros países desarrollados y que esa es la situación preferida por los cargadores canadienses. En conse-

cuencia, el párrafo 1 del artículo 1 debería redactarse en la forma siguiente :

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

Párrafo 2

Muchos de los argumentos expuestos respecto de la expresión « porteador contratante » se aplican a la inclusión de la expresión « porteador efectivo ». Si bien se admite que en la práctica el porteador delegará parte de sus facultades en un tercero, quizá sea mejor dejar librada esa práctica al derecho nacional, ya que no es general ni uniforme y no sería conveniente incorporarla en un instrumento jurídico internacional. Cuando el porteador, en el momento de celebrar un contrato de transporte, se propone delegar parte de sus facultades en un tercero, debe mencionarse ese propósito en el contrato de transporte. La inclusión de las expresiones « porteador efectivo » y « porteador contratante » restarían innecesariamente a las prácticas comerciales la flexibilidad que ahora tienen y conducirían a costos más elevados para el cargador. Ello debería reservarse a un convenio que se ocupase del transporte intermodal. Por consiguiente, debería suprimirse el párrafo 2 del artículo 1.

Párrafo 3

La definición de « consignatario » no aclara si se aplica en realidad a toda persona que se encuentre en condiciones de ceder el conocimiento de embarque, y la expresión « para recibir las mercancías » debe ser más precisa en cuanto al momento en que se ha de producir la entrega. Se propone la redacción siguiente :

« 3. Por “ consignatario ” se entenderá la persona nombrada en un conocimiento de embarque o el endosatario del mismo o la persona autorizada para recibir las mercancías. »

Párrafo 4

La definición actual de « mercancías » en las Reglas de La Haya no es adecuada y se prefiere una nueva definición. No se objeta la inclusión de animales vivos, siempre que se exija al porteador que actúe con la debida diligencia en su transporte. Debe excluirse de la definición el equipaje de los pasajeros, porque esas « mercancías » están comprendidas en el Convenio de Atenas². Sin embargo, es muy importante aclarar el significado de la expresión « unidad de transporte ». El embalaje es una consideración de costo importante para el cargador. El propósito del embalaje es proteger las mercancías y en los costos de fletes se incluye el costo del transporte del embalaje con las mercancías. El interés del porteador se concentra en la seguridad que el embalaje ofrece a las mercancías en cuanto a su responsabilidad por su manejo y almacenaje. Si el cargador debe suministrar unidades complicadas de transporte, como contenedores (lo que raramente sucede en el Canadá por

² Convenio de Atenas relativo al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje, 1974.

diversas razones, incluido el costo del acarreo de vuelta) habría indudablemente reclamaciones de daños respecto de ellos en contra del porteador, y a su vez, éste se protegería mediante un seguro de responsabilidad más alto que se reflejaría en tasas más elevadas de fletes. Cabe observar que las reclamaciones de indemnización contra el porteador respecto de unidades de transporte que puedan reutilizarse y comercializarse, como bolsas y paletas, no son desconocidas en algunos países, y que la posibilidad de que esa práctica se extienda se considera muy probable. Se propone la redacción siguiente, que eliminaría la referencia al suministro de esos elementos de transporte por el cargador :

« 4. Por “mercancías” se entenderá todo lo que debe transportarse con arreglo al contrato de transporte, con exclusión del equipaje de pasajeros y, cuando las mercancías se agrupen en un contenedor, paleta u otra unidad de transporte similar, tal unidad de transporte. »

Párrafo 5

Con algunas pequeñas enmiendas, se prefiere la definición de « contrato de transporte » que figura en el proyecto a la de las Reglas de La Haya, por su simplicidad. Con tales enmiendas, el texto sería el siguiente : (cabe advertir que en el Canadá se prefiere usar el término « agua » en vez del término « mar ») :

« 5. Por “contrato de transporte” se entenderá aquel que conste en un conocimiento de embarque en virtud del cual el porteador conviene con el cargador, contra el pago de un flete, en transportar determinadas mercancías por agua, de un lugar a otro. »

Párrafo 6

Con algunos ligeros cambios de redacción, la definición de « conocimiento de embarque » satisfaría las exigencias prácticas. La redacción siguiente, que se propone, ayudará a distinguir entre el conocimiento de embarque y el contrato de transporte, como se ha definido.

« 6. Por “conocimiento de embarque” se entenderá un documento de título, un recibo de las mercancías y un documento que haga prueba del contrato de transporte. »

Artículo 2. Ambito de aplicación

De conformidad con las premisas expresadas anteriormente, debe haber una distinción clara entre las cuestiones que han de corresponder al derecho nacional (como la relación entre el porteador y el práctico, fiel de muelle, almacenero o estibador) y aquellas que podrían ser adecuadamente materia de aplicación uniforme en todos los Estados que sean partes en el convenio. Por consiguiente, el Canadá se opone a que se amplíe el ámbito de aplicación del convenio a sectores de jurisdicción nacional.

Párrafo 1

Las palabras iniciales del párrafo 1 del artículo 2 podrían ser del tenor siguiente :

« 1. El presente convenio se aplicará a todo contrato de transporte por agua entre lugares situados en dos Estados distintos, siempre que : »

En este artículo, dondequiera que aparezca, debe sustituirse la palabra « puerto » por el término « lugar ».

El inciso *c* del párrafo 1 se considera redundante, teniendo en cuenta el inciso *b*.

Dado que el conocimiento de embarque, según se ha definido, será el documento que prueba el contrato de transporte, el convenio debe darle primacía y no debería permitirse que otros documentos de transporte como los recibos de pilotos, recibos de diques y notas de registro contradigan los términos y condiciones del conocimiento de embarque. Por consiguiente, debe suprimirse de los incisos *d* y *e* la frase « u otro documento que acredite el contrato de transporte ». Además, debería redactarse el inciso *e* en la forma siguiente :

« *e*) El conocimiento de embarque estipule que el contrato de transporte se regirá por las disposiciones del presente convenio o por la legislación de cualquier Estado que dé efecto a esas disposiciones. »

Párrafo 2

Este párrafo es superfluo y su inclusión entraña un riesgo potencial. Si la nacionalidad del buque no influye en la aplicabilidad de las disposiciones del párrafo 1 del artículo 2, tampoco debe influir en la aplicación de cualesquier otras disposiciones del convenio.

Párrafo 3

Aceptable.

Párrafo 4

No es raro que el fletador y el consignatario sean una sola persona. Con frecuencia, se ha colocado al cargador en situaciones de conflicto de intereses por el hecho de ser, además de cargador, fletador y consignatario. Aparte de señalar esas prácticas y de advertir que no se ha definido la expresión « contrato de fletamento », no se formulan observaciones sobre este párrafo, salvo la de remitirse de nuevo a la premisa básica de este comentario.

Artículo 3. Interpretación del Convenio

El texto de este artículo sigue al del artículo 7 de la Convención sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías y una redacción parecida se encuentra también en el artículo 15 de la Convención que establece una ley uniforme sobre la forma de un testamento internacional y el Canadá no opone objeciones a la inclusión de este artículo.

Artículo 4. Periodo de responsabilidad

Como se ha expresado anteriormente, el Canadá se opone a toda ampliación del convenio a sectores que corresponden a la jurisdicción nacional y no desea que la aplicación de este artículo impida la aplicación de leyes internas a cuestiones que son exclusivamente internas.

Este artículo no define con precisión para los propósitos comerciales el momento en que el porteador toma posesión de las mercancías, aunque parece bastante claro en cuanto a la entrega de las mercancías. La importancia de este artículo se consideró también en cuanto a las condiciones de venta (por ejemplo FOB, CIF, FAS) pero se decidió que combinar las condiciones de venta con las condiciones de transporte podría crear confusión entre el traspaso de la propiedad y el traspaso de la responsabilidad.

Al parecer, el artículo 4 no efrece al porteador la oportunidad de revisar su período de responsabilidad a su favor o en favor del cargador mediante una redacción adecuada del conocimiento de embarque o el contrato de transporte, a condición de que el período de responsabilidad se hiciera más cierto. No debe permitirse que el porteador altere su período de responsabilidad. Por tales razones, no se objeta la exclusión del artículo 7 de las Reglas de La Haya.

Párrafo 1

Desde el punto de vista jurídico, tal vez la palabra « custodia » sea la más adecuada en las circunstancias, pero es probable que el término « control » refleje mejor las características de la operación.

Párrafo 2

La expresión « haya recibido » no es adecuada para un texto jurídico, pues carece de un significado técnico definido. Las palabras iniciales del párrafo 2 deberían decir así :

« 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 haya tomado posesión de las mercancías hasta el momento en que las haya entregado : »

No se objeta el inciso *a*, pero este inciso es neutralizado por el inciso *b*, que podría permitir que se estipulase cualquier disposición con respecto a la entrega al consignatario. El convenio debe ser más concreto respecto de la cuestión de la entrega al consignatario. Asimismo, sería aconsejable incluir una disposición respecto de las notificaciones. Debe añadirse al párrafo 2 la frase « este párrafo se aplica, *mutatis mutandis*, a la recepción de las mercancías por el porteador ».

Párrafo 3

Este párrafo debería decir así :

« 3. La mención del porteador o el consignatario en los párrafos 1 y 2 del presente artículo comprende también al empleado o agente o al porteador o consignatario, respectivamente. »

Artículo 5. Disposiciones generales

Como se indicó anteriormente, la inclusión de animales vivos en la definición general de « mercancías » no suscita objeciones, a condición de que se exija al porteador que proporcione un buque adecuado y que custodie de manera apropiada las mercancías (habida cuenta que las cláusulas de « debida diligencia » de las Reglas de

La Haya se han eliminado del proyecto de la CNUDMI) y de que tales advertencias queden convenientemente expresadas en este artículo.

Párrafo 1

Si bien no se objeta la redacción de este párrafo, el uso de las palabras « pérdida », « daños » y « perjuicio » difiere en cierto modo del uso que esos términos reciben en el derecho canadiense. Debe darse un significado uniforme a estas palabras en todo el convenio y eliminar así la confusión entre pérdida física y pérdida financiera.

Párrafo 2

La presente redacción de este párrafo no permite discernir claramente si los redactores se propusieron reglamentar el incumplimiento del contrato de transporte de manera similar al incumplimiento del contrato de fletamento. El párrafo podría mejorarse además mediante una disposición de excepción cuando el paradero de las mercancías fuese conocido. En todo caso, los párrafos 1 y 2 deberían modificarse como sigue :

« 1. El porteador será responsable de la pérdida o del daño de las mercancías así como de los perjuicios originados por dicha pérdida o daño si la pérdida o el daño se produjeron cuando las mercancías se encontraban bajo su control conforme al artículo 4, a menos que el porteador pruebe que adoptó todas las medidas razonablemente necesarias para evitar el hecho y sus consecuencias.

» 2. El porteador será responsable de la demora en la entrega de las mercancías así como de los gastos producidos por esa demora a menos que pruebe que adoptó todas las medidas razonables para evitar la demora.

» 3. A los fines del párrafo 2 de este artículo, la demora en la entrega se produce cuando las mercancías no han sido entregadas en el lugar de descarga de conformidad con las disposiciones del contrato de transporte y dentro del plazo especificado en éste. »

Párrafo 3

Aceptable.

Párrafo 4

Este párrafo debería modificarse como sigue :

« 4. En caso de daño, pérdida o demora causados por incendio, el porteador será responsable a condición de que el demandante pruebe que el incendio se produjo como consecuencia de la culpa, o negligencia del porteador, sus empleados o agentes. »

Párrafo 5

Este párrafo debería suprimirse, pues no existen razones para considerar específicamente a los animales vivos.

Párrafo 6

Salvo la dificultad de decidir lo que se entiende por « razonable », este párrafo es aceptable.

Párrafo 7

La palabra «concurra» podría sustituirse por la palabra «contribuya».

Artículo 6. Límites de la responsabilidad

Conforme a la presente redacción, sería difícil que el porteador comprendiese plenamente el alcance de su responsabilidad al celebrar un contrato de transporte. Según el derecho canadiense de los contratos, las partes contratantes deberán resarcir los daños que una persona prudente podría prever razonablemente en el momento de celebrar el contrato, como consecuencia necesaria de su incumplimiento.

Ninguna de las cinco variantes propuestas en este artículo resuelve plenamente la dificultad de determinar la cuantía de la responsabilidad del porteador. Se han considerado otras posibilidades, como recurrir al valor asegurado de las mercancías o a su valor declarado, pero ambas requerirían que el cargador revelase información que, por razones comerciales, tal vez desease que permanecieran confidenciales. La responsabilidad del porteador debería limitarse y esa limitación aplicarse a la pérdida o al daño de las mercancías así como a la demora. Existen al parecer varias ventajas en vincular la limitación de la responsabilidad del porteador a una función (múltiplo o fracción) del flete, pero se carece de datos e información suficiente respecto de su efecto potencial.

*Artículo 7. Acciones basadas en responsabilidad extracontractual**Párrafo 1*

Cabe señalar que existen más de dos clases de acciones. Si la intención de los redactores fue aplicar las exoneraciones y limitaciones a toda clase de acción, la expresión «o en la responsabilidad extracontractual» debería reemplazarse por la frase «o de otra manera».

Párrafo 2

No queda en claro si la expresión «empleado o agente» utilizada se refiere a las partes comprendidas en el párrafo 3 del artículo 4 ni se entiende tampoco por qué no se empleó la misma redacción. Aparentemente, de leerse este párrafo junto con el artículo 4, la intención de los redactores sería considerar que las mercancías se encuentran bajo el control del porteador desde que han quedado «en poder» de uno de sus empleados.

Párrafo 3

Aceptable.

Artículo 8. Pérdida del derecho a la limitación de responsabilidad

Este artículo es muy confuso e incierto. Cabe señalar que la palabra «daños» es la única empleada mientras que en el párrafo 1 del artículo 5 se utilizan las palabras «pérdida», «daño» y «perjuicios». Si se observa que la segunda frase se refiere exclusivamente a los empleados y agentes, parecería que mediante la palabra «portea-

dor» de la primera frase no se pretende abarcar a empleados y agentes. Por consiguiente, este artículo debería modificarse para que tanto el porteador como sus empleados perdiesen el derecho a la limitación de la responsabilidad de conformidad con la primera frase, rematando así el artículo en el primer punto mediante la eliminación de la segunda frase.

*Artículo 9. Carga sobre cubierta**Párrafo 1*

En primer lugar, este artículo debería haberse redactado por lo menos en forma afirmativa:

«1. Las mercancías podrán ser transportadas sobre cubierta de conformidad con el contrato de transporte, con los usos del comercio de que se trate o con las normas o disposiciones legales.»

En segundo lugar, la expresión «normas o disposiciones legales» podría reducirse a «disposiciones legales». Además, si este párrafo se lee juntamente con el párrafo 3, podría interpretarse que no habrá responsabilidad por pérdidas o daños o gastos cuando las mercancías se transporten sobre cubierta de conformidad con este párrafo. Por último, aun si este artículo se redactara de la manera sugerida, existe todavía la posibilidad de que un porteador convenga con un cargador el transporte de su carga bajo cubierta, a cambio de una bonificación, a la vez que conviene con otro que su carga se transporte sobre cubierta, a cambio de un descuento aparente, y de que un porteador conceda trato preferencial a un cargador importante para el uso de espacio bajo cubierta.

Párrafo 2

El significado que los redactores han pretendido dar a la palabra «declaración» es incierto, pero cabe presumir que dichas declaraciones no incluyen las cláusulas impresas. La ejecutabilidad contra terceros de las declaraciones contenidas en un documento distinto de un conocimiento de embarque es incierta. En pro de la claridad, debe suprimirse la mención de dichos otros documentos.

Párrafo 3

La redacción de este párrafo no es la adecuada. Se presume que la intención de los redactores fue conservar inalterada la limitación de la responsabilidad, salvo cuando las mercancías se transportasen sobre cubierta en contravención de un acuerdo expreso.

Párrafo 4

Cabe considerar innecesario este párrafo, pues toda acción del porteador destinada a violar deliberadamente un contrato de transporte debe considerarse comprendida en el ámbito de aplicación del artículo 8.

Artículo 10. Responsabilidad del porteador contratante y del porteador efectivo

Este artículo podría eliminarse, pues sus premisas no sugieren referencia alguna a terceros (en un convenio internacional para el transporte de mercancías por agua) en quienes el porteador, mediante la aplicación

del derecho nacional de los contratos, decidiese delegar parte de la autoridad conferida en un contrato de transporte. Aun si no se hiciese referencia a los porteadores efectivos, en oposición a los porteadores contratantes, sería apropiado disponer que el porteador responderá siempre personalmente aunque no haya ejecutado personalmente el contrato.

No obstante, si se conserva la mención de los porteadores efectivos, en oposición a los porteadores contratantes, este artículo tiene la ventaja de simplificar la reclamación del demandante, quien al menos conocerá a una persona primariamente responsable por el resarcimiento de sus pérdidas. Las disposiciones de este artículo permitirían simplificar en gran medida el arreglo de controversias, ya que el porteador contratante podría zanjar rápidamente su diferencia con el demandante y la indemnización que el porteador contratante estaría en condiciones de obtener del porteador efectivo se determinaría también fácilmente, habida cuenta de la relación contractual directa que existe en cada caso entre el reclamante y la parte responsable.

Artículo 11. Transporte directo

La retención de este artículo sería incompatible con las premisas expresadas previamente, de aplicarse realmente al transporte intermodal. En el octavo período de sesiones del Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo se suscitaron algunos equívocos y cierta confusión respecto de este artículo, cuya inclusión en el proyecto actual se logró por un margen muy estrecho de votos. De cualquier manera, para todos sus fines y propósitos, el artículo contradice claramente las disposiciones del artículo 10 y podría causar problemas muy graves relacionados, por ejemplo, con la jurisdicción y a la ejecución de fallos contra los transportadores efectivos. Su retención no parece servir a ningún propósito ya que la situación prevista en él podría resolverse por otra vía, por ejemplo, mediante un primer acuerdo de transporte entre el punto A y el punto B y un acuerdo subsiguiente de transporte del punto B al punto C, en relación con el cual el porteador original sólo actuaría como agente y no sería en consecuencia porteador contratante.

Artículo 12. Norma general

Este artículo debería modificarse como sigue :

« Ni el cargador ni sus empleados o agentes serán responsables por la pérdida o el daño de las mercancías o por los gastos dimanados de esa pérdida o daño, a menos que tales hechos hayan sido ocasionados por falta o negligencia del cargador, sus empleados o agentes. »

Durante el octavo período de sesiones del Grupo de Trabajo de la CNUDMI se discutió si era práctico o no incluir normas adicionales sobre la responsabilidad del cargador. El Canadá se opone a la incorporación de dicho concepto en este convenio, sin perjuicio de que se tenga en cuenta la sexta premisa relativa a los deberes fundamentales del cargador (esa circunstancia ya está posiblemente prevista en el párrafo 1 del artículo 17).

Artículo 13. Normas especiales sobre mercancías peligrosas

En primer lugar, la expresión « mercancías peligrosas » debe definirse en relación con la Convención para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar ³.

Párrafo 1

Este párrafo suscita dudas sobre el uso de las expresiones « en caso necesario » y « cuando sea posible ». En relación con la primera, no se sabe a ciencia cierta si se refiere al carácter del peligro o a la experiencia del cargador o a la experiencia del porteador o a los usos del comercio de que se trate. Respecto de la segunda, la mejor solución sería suprimirla. En consonancia con la sexta premisa, este párrafo podría modificarse ateniéndose a los siguientes lineamientos :

« 1. Antes de que las mercancías queden bajo la custodia del porteador, el cargador informará al porteador sobre la naturaleza de las mercancías peligrosas por transportar y sobre cualquier característica especial de las mercancías peligrosas que deba tenerse en cuenta respecto de la manera en que se las habrá de cargar, manejar, almacenar, custodiar y descargar, de conformidad con el artículo 4. »

Párrafo 2

Este párrafo podría modificarse como sigue :

« 2. Según lo requieran las circunstancias, el porteador podrá descargar, destruir o transformar en inofensivas las mercancías peligrosas bajo su custodia que se hayan convertido en un peligro para la vida o los bienes, sea que el porteador tuviese conocimiento o no de la naturaleza o del carácter de dichas mercancías peligrosas. »

Párrafo 3

Este párrafo debería modificarse de modo que el porteador o sus empleados no asumiesen responsabilidad alguna cuando debieran descargar, destruir o transformar en inofensivas mercancías peligrosas embarcadas de conformidad con el párrafo 1; no obstante, el porteador será responsable de conformidad con el artículo 5 cuando las mercancías peligrosas fuesen descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas debido a que el porteador o sus empleados no han adoptado las precauciones indicadas por el cargador, o a causa de un acto u omisión según el artículo 8.

Artículo 14. Expedición del conocimiento de embarque

Párrafo 1

Este párrafo debería modificarse como sigue :

« 1. Cuando las mercancías queden bajo la custodia del porteador de conformidad con el artículo 4, el porteador deberá, a petición del cargador, entregar a éste un conocimiento de embarque que contenga, entre otras cosas, los datos mencionados en el artículo 15. »

³ Firmada en Londres el 17 de junio de 1960.

Párrafo 2

La presente redacción de este párrafo es ambigua; la primera frase podría suprimirse ya que está comprendida en el inciso *j* del párrafo 1 del artículo 15. La segunda frase quedaría, pues, como nuevo párrafo 2, redactado como sigue :

« 2. Se considerará que un conocimiento de embarque firmado por el capitán del buque que transporte las mercancías ha sido firmado en nombre del porteador. »

*Artículo 15. Contenido del conocimiento de embarque**Inciso f del párrafo 1*

Se plantea la cuestión de si es adecuado insertar la fecha en el conocimiento de embarque (véase inciso *f* del párrafo 1). El conocimiento de embarque podría convertirse en un documento autónomo. Si bien el cargador no estaría excesivamente interesado en la fecha indicada en el conocimiento de embarque, el consignatario podría verse perjudicado si el cargador ha indicado una fecha posterior a la fecha efectiva en que las mercancías quedaron bajo su custodia; perdería así el beneficio del convenio, en relación con el período no cubierto como consecuencia de la fecha indicada en el conocimiento de embarque. La cuestión de la fecha en que las mercancías han quedado bajo la custodia del porteador debe seguir siendo una cuestión de hecho.

Artículo 16. Conocimiento de embarque : reservas y valor probatorio

Aparentemente, el efecto general de este artículo es sancionar el incumplimiento de las disposiciones de los incisos *b* y *k* del párrafo 1 del artículo 15, pero de la redacción no surge con claridad si estas sanciones son suficientes.

Párrafo 1

Como comentario general, puede decirse que este párrafo no aclara si las sanciones se aplican al porteador por incumplimiento de sus disposiciones.

Párrafos 2, 3 y 4

Los párrafos restantes de este artículo serían aceptables si éste dispusiese también que la expedición de un conocimiento de embarque por el porteador lo obliga a entregar mercancías especificadas en el conocimiento.

*Artículo 17. Garantías por parte del cargador**Párrafo 1*

Este párrafo puede producir cierta confusión si se lo lee conjuntamente con el párrafo 1 del artículo 16 en que se impone una obligación de verificar. Aparentemente, este párrafo se propone regir la relación entre el porteador y el cargador, mientras que en el párrafo 1 del artículo 16 se prevé la relación entre el tenedor de un conocimiento de embarque y el porteador.

Párrafos 2, 3 y 4

El Canadá apoya la supresión de los párrafos 2, 3 y 4. Los conocimientos de embarque deberían reflejar el

estado de las mercancías o abstenerse totalmente de hacerlo. Las cartas de indemnización son fuente de controversias y, en muchos casos, carecerían de validez si se invoca el orden público, pues se trataría de documentos destinados, salvo prueba en contrario, a confundir a los tenedores subsiguientes del conocimiento de embarque respecto al estado, de las mercancías, según consta en el conocimiento de embarque.

Artículo 18. Documentos distintos del conocimiento de embarque

La inclusión de este artículo crearía mucha incertidumbre acerca de la validez de los « otros documentos » previstos y de su situación con respecto al convenio. Otros documentos, como los previstos en el presente artículo, pueden emitirse con mucha anticipación al momento en que el porteador asume el control de las mercancías. En todo caso, la cuestión parece haberse resuelto correctamente en el párrafo 3 del artículo 23 y quizá el artículo 18 sea innecesario.

*Artículo 19. Aviso de pérdida, daños o demora**Párrafo 1*

Podría darse a este párrafo una nueva redacción utilizando los términos preferidos para el artículo 4, como sigue :

« 1. A menos que el consignatario u otra persona autorizada para recibir las mercancías dé al porteador, sus empleados o agentes, en el momento en que el porteador, sus empleados o agentes entreguen las mercancías en la forma prevista en el párrafo 2 del artículo 4, aviso de pérdida o daño especificando la naturaleza general de dicha pérdida o daño, esa entrega establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, del estado de las mercancías descrito en el conocimiento de embarque. »

Párrafos 2, 3, 4, 5 y 6

Los párrafos 2, 3, 4 y 5 son aceptables, pero el párrafo 6 debería suprimirse por razones de congruencia.

*Artículo 20. Prescripción de las acciones**Párrafo 1*

No ha sido posible llegar a un consenso sobre el plazo, pero en el Canadá la mayoría se inclina a favor de un año, si bien se reconoce que la tendencia en algunas leyes modernas favorece la prórroga del plazo cuando puedan ejercerse acciones.

Debe sustituirse, en la versión inglesa, la palabra « initiated » por el término « instituted ».

En lo que respecta a los incisos *a* y *b* de este párrafo, se prefiere la redacción del párrafo 6 del artículo 3 de las Reglas de La Haya. No obstante, se reconoce que tal vez el inciso *b* de este párrafo abarca un nuevo tipo o clase de acciones en relación con el incumplimiento del contrato por el porteador a causa de no haberse hecho cargo de las mercancías. Tal vez se relacione también con otros artículos anteriores del convenio que contemplan situaciones en que el contrato de transporte puede resultar malogrado por diversas razones.

Párrafo 4

Debe suprimirse el párrafo 4 de este artículo por razones de congruencia.

*Artículo 21. Jurisdicción**Párrafo 1*

Este párrafo facilitará enormemente la acción del demandante ya que es probable que resuelva muchos conflictos jurisdiccionales planteados en relación con peticiones que deben cumplirse fuera de la jurisdicción ante diversos tribunales nacionales.

Párrafo 2 a

La frase inicial de este inciso debe redactarse de nuevo a fin de precisar que la acción podrá interponerse ante cualquier tribunal de un Estado contratante que haya embargado legalmente el buque, en lugar de la expresión «tribunales de cualquier puerto de un Estado contratante». No siempre se establecen tribunales nacionales con jurisdicciones geográficas limitadas dentro de un país. Un buen ejemplo de ello puede encontrarse en la comparación de la jurisdicción del Tribunal Federal del Canadá con la de los tribunales civiles de la Provincia de Quebec, la última fijada en distritos dentro de la provincia y la primera con jurisdicción nacional.

Párrafo 3

No está claro el propósito ni el alcance de las medidas provisionales o cautelares mencionadas en la última oración de este párrafo. Con todo, no se plantea objeción alguna al párrafo, toda vez que parece tener por objeto la protección de los demandantes que deseen asegurar su reclamación en una jurisdicción distinta de las mencionadas en el párrafo 1. Sin embargo, este párrafo podría ser incompatible con el propósito del párrafo 4, que consiste en eliminar procedimientos engorrosos o el uso indebido del proceso iniciado contra un porteador por múltiples embargos en varias jurisdicciones.

Párrafo 4

Este párrafo, como ya se advirtió anteriormente, tiene por objeto la prevención de acciones engorrosas. No obstante, cuando ninguna jurisdicción ofrezca seguridad bastante, el demandante podrá encontrarse en dificultades.

El artículo en general

En términos generales y por lo que respecta a este artículo, se estima que las disposiciones de los párrafos 1, 2 y 3 son idóneas para su inclusión en el convenio, pero que las de los párrafos 4 y 5 se adentran demasiado en cuestiones de legislación nacional. Además, las disposiciones del párrafo 5 no se podrán aplicar casi nunca, habida cuenta de la jurisdicción *ratione materiae* y *ratione personae* de los tribunales, que no pueden alterarse por acuerdo de las partes. En consecuencia, deberían suprimirse los párrafos 4 y 5.

Artículo 22. Arbitraje

No hay objeciones esenciales a la inclusión de este artículo, ni a su formulación. Con todo, deberían añadirse

disposiciones adicionales que contemplasen la interrelación de las acciones judiciales y los procedimientos arbitrales entre las mismas partes. En otras palabras, ¿entraña la interposición de una acción judicial la renuncia absoluta a los procedimientos arbitrales? Otra cuestión es la obtención de seguridades mediante una acción judicial antes de recurrir al arbitraje.

*Artículo 23. Estipulaciones contractuales**Párrafo 1*

Debería eliminarse la última oración de este párrafo. Es peligroso establecer un caso que pueda limitar los términos amplios de las disposiciones anteriores de este mismo párrafo.

Párrafo 2

No hay objeción alguna a este párrafo, siempre y cuando los beneficios otorgados al porteador de resultados de su aplicación se limiten a la concesión de una oportunidad económica o comercial.

Párrafo 3

Aceptable.

Párrafo 4

Lo dispuesto en este párrafo parece entrañar una sanción por incumplimiento de lo dispuesto en los párrafos 2 y 3. No queda claro el alcance de los gastos mencionados en este párrafo y descritos como costas. Es difícil entender la razón por la que las disposiciones relativas al resarcimiento en lo concerniente a los gastos jurídicos vienen limitadas por la expresión «se determinarán con arreglo al derecho del tribunal que conozca del caso». A decir verdad, muchos tribunales nacionales no admiten la recuperación de las costas y, por consiguiente, parecería que las disposiciones de todo este artículo podrían quedar en gran medida sin efecto ante estos tribunales nacionales. Si la intención de los redactores era la aplicación total del principio de *restitution in integrum*, debería redactarse de nuevo el párrafo e indicarse con una formulación más directa esta intención. Además, lo dispuesto en este párrafo parece conceder al porteador la oportunidad de insertar deliberadamente una cláusula en un conocimiento de embarque a sabiendas de que esta cláusula será nula y sin valor, con el fin de obligar al consignatario a ejercer una acción. Asimismo, lo dispuesto en este párrafo parece interferir en cierta esfera de la legislación nacional al intentar negar la prerrogativa de los tribunales nacionales que conozcan del caso de determinar o adjudicar las costas derivadas de las acciones. A fin de cuentas, tal vez fuera aconsejable suprimir todo el párrafo.

Artículo 24. Avería gruesa

En opinión del Canadá, un convenio sobre el transporte marítimo de mercancías no es el lugar idóneo para atribuir a la avería gruesa un rango superior al que ha venido teniendo en el derecho privado. Este es, entre otras cosas, el resultado a que conduciría el artículo 24. En su formulación actual, este artículo no basta para proteger la contribución del propietario de la carga a la

avería gruesa cuando no se ha producido pérdida o daño de las mercancías, pero reduce la cuantía con que un porteador indemnizaría a un consignatario y se limitaría al mismo tiempo a sugerir, por lo que respecta al consignatario, que tal vez incumbiera al porteador la obligación de indemnizarle.

Las actuales Reglas de La Haya se limitan a no impedir la inserción en un conocimiento de embarque de una estipulación relativa a la avería gruesa y, aparte del hecho de que las cláusulas ordinarias que figuran en los conocimientos de embarque se redactan primordialmente en los círculos de porteadores, no se han planteado dificultades prácticas o jurídicas en el Canadá con la redacción actual de las Reglas de La Haya. La segunda oración es incompatible con esta opinión.

Artículo 25. Otros convenios

Párrafo 1

El Canadá se opone a que se haga mención en este párrafo de disposiciones predominantes de otros convenios que subordinen lo dispuesto en el presente convenio a aquéllas.

Párrafo 2

Aceptable.

CHECOSLOVAQUIA

[Original : inglés]

En general, el nuevo proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías preparado por el Grupo de Trabajo sobre la Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo de la CNUDMI puede considerarse un paso adelante en el cumplimiento de la tarea asignada a la CNUDMI como consecuencia de la resolución del Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo de la UNCTAD del 25 de febrero de 1971¹. Se aprecia que el Grupo de Trabajo de la CNUDMI ha tenido en cuenta, al preparar el proyecto de convenio, los delineamientos para la revisión del Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, según se mencionan en la resolución del Grupo de Trabajo de la UNCTAD.

En consecuencia, el proyecto de convenio puede utilizarse como base para un nuevo estudio por los órganos adecuados —tales como el pleno de la CNUDMI y el Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo de la UNCTAD— de conformidad con el programa de las próximas reuniones pertinentes.

Se ha señalado que hay algunas variantes posibles en el proyecto y que varias partes del texto están entre corchetes, que deberán eliminarse en una etapa posterior del examen del proyecto. Sin embargo, parecen haberse aplicado algunos principios recomendados en la resolución del Grupo de Trabajo sobre reglamentación inter-

nacional del transporte marítimo de la UNCTAD para su inclusión en el nuevo proyecto, por ejemplo, la extensión del período de responsabilidad del porteador para cubrir el período durante el cual las mercancías están bajo custodia del porteador o sus empleados, agentes, u otras personas que actúen siguiendo instrucciones del porteador (artículo 4 del proyecto). Además, merecería la pena considerar más a fondo el intento de solucionar el problema de los porteadores contratantes y los porteadores efectivos.

Sin pretender entrar en detalle en esta etapa, se considera apropiado hacer ahora las siguientes observaciones :

Artículo 1

Debe incluirse una definición de las palabras « transporte marítimo » que comprende el transporte por canales y otras vías internas de agua accesibles también a embarcaciones marítimas.

Artículo 2

En la segunda línea del párrafo 2 debe añadirse « el porteador efectivo » después de « el porteador » ya que « porteador » debe significar, de acuerdo con la definición dada en el párrafo 1 del artículo 1, « porteador », o « porteador contratante » solamente.

Artículo 5

La carga de la prueba que se impone al reclamante en el párrafo 4 parece extremadamente difícil, si no prácticamente imposible de cumplir; además, va en contra del principio contenido en el párrafo 1, de modo que es preciso volver a considerar ambos principios a fin de hacerlos coincidir.

Artículo 6

El número de variantes para los límites de la responsabilidad del porteador parece suficiente como base para considerarlas en una etapa posterior. Sin embargo, en cualquier caso, el proyecto de convención debe reglamentar los problemas relacionados con el transporte de mercancías en contenedores, paletas, o dispositivos similares de transporte, en particular la cuestión de la responsabilidad del porteador en esos casos.

Artículo 9

La responsabilidad del porteador por las mercaderías transportadas sobre cubierta, de conformidad con los párrafos 1 y 2, es decir, de conformidad con un acuerdo concertado con el cargador, con los usos generales del comercio de que se trata o con las normas o disposiciones legales, no debe diferir de la responsabilidad del porteador por las mercancías transportadas bajo cubierta. Si se prevé reglamentar la responsabilidad del porteador con algunas excepciones, por ejemplo, como consecuencia exclusiva del transporte sobre cubierta, ello debe redactarse en términos claros.

Artículo 10

En el párrafo 3 debe establecerse una obligación del porteador contratante de asegurar con el porteador efectivo que este último asume las obligaciones por lo

¹ Véase el documento TD/B/C.4/86, anexo I. La resolución se reproduce en el anexo II del informe del Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre su primer período de sesiones, A/CN.9/55; *Anuario de la CNUDMI*, vol. II, segunda parte, III.

menos en la misma medida en que las asumió el porteador contratante.

Merece considerarse la posibilidad de prever en el proyecto de convención el principio de la responsabilidad conjunta y solidaria del porteador contratante y el porteador efectivo en los casos en que no es posible determinar en qué parte del transporte, realizado por el porteador contratante o por el porteador efectivo, se produjo la pérdida o el daño en las mercancías, o la demora.

Artículo 11

Debe reconsiderarse la relación entre el párrafo 2 de este artículo y el párrafo 1 del artículo 10.

Artículo 15

No debe omitirse entre las especificaciones establecidas en el proyecto de convención con respecto al contenido del conocimiento de embarque una referencia a las mercancías en contenedores, paletas, o dispositivos similares de transporte.

Estas observaciones no pueden considerarse finales ni tampoco puede considerarse que cubren todos los problemas relacionados con el proyecto de convención, que será objeto de nuevo examen en una etapa posterior del tratamiento del proyecto de convención en foros apropiados.

DINAMARCA

[Original : inglés]

El Gobierno de Dinamarca opina que el proyecto, resultado de soluciones intermedias cuidadosamente elaboradas, podría constituir una base aceptable para nuevas deliberaciones.

El Gobierno de Dinamarca opina que es sumamente importante que un nuevo convenio resulte aceptable para la mayor cantidad posible de Estados y llegue a ser así una solución mundial de las cuestiones relativas al transporte marítimo de mercancías que reemplazaría por completo al Convenio de Bruselas de 1924¹.

Artículo 5

Sobre esta base, el Gobierno de Dinamarca, como opinión preliminar, puede aceptar la solución intermedia relativa a las disposiciones sobre la responsabilidad del porteador contenidas en el artículo 5, aunque desea expresar alguna preocupación por la pesada carga impuesta a los porteadores.

Artículo 6

Entre los diferentes sistemas propuestos en el artículo 6 con respecto al sistema de limitación de la responsabilidad, Dinamarca preferiría la variante A como sistema más simple. Además, el Gobierno de Dinamarca opina que el límite no debería expresarse en francos oro sino en Derechos Especiales de Giro tal como los define el FMI.

¹ Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, Bruselas, 25 de agosto de 1924.

El Gobierno de Dinamarca se reserva su posición con respecto a otros detalles del proyecto de convenio.

ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

[Original : inglés]

El Gobierno de los Estados Unidos de América aprovecha complacido la oportunidad de hacer algunas observaciones al proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías elaborado por el Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo en el curso de ocho períodos de sesiones. El éxito alcanzado por este Grupo de Trabajo al convenir en el texto de un nuevo convenio que sustituya al Convenio de Bruselas de 1924¹ y al Protocolo de Bruselas de 1968², debe atribuirse a la buena voluntad demostrada por todas las delegaciones. El Gobierno de los Estados Unidos espera que este espíritu continuará prevaleciendo durante el debate sobre este proyecto de convenio que se celebrará en el noveno período de sesiones de la CNUDMI, lo que permitirá que la CNUDMI recomiende a la Asamblea General un texto que sirva de base para su aprobación en una conferencia diplomática.

En opinión de los Estados Unidos, el proyecto aprobado por el Grupo de Trabajo supone una mejora sustancial con respecto al Convenio de 1924. En términos generales, constituye una base satisfactoria para ulterior elaboración. Sin embargo, algunos artículos deberían modificarse y otros son susceptibles de mejora. A continuación se indican estos artículos y los cambios que deberían o podrían hacerse :

Artículo 1. Definiciones

En el párrafo 1, con arreglo a la definición de « porteador » o « porteador contratante » podría hacerse responsable a una persona en cuyo nombre, pero sin cuya autoridad, se hubiera celebrado un contrato de transporte de mercancías. Proponemos que se sustituya « en su nombre » por « bajo su autoridad ».

La definición de « contrato de transporte » que figura en el párrafo 5 se aplicaría únicamente a los contratos de transporte « contra el pago de un flete » y a los contratos de transporte « de determinadas mercancías por mar de un puerto a otro en el cual han de entregarse ». En teoría, bastaría con no « determinar » las mercancías para evitar la aplicación del Convenio. Este Convenio sería también inaplicable si en el contrato se estipulase el transporte más allá del puerto de descarga o si las mercancías no hubieran de « entregarse » sino transbordarse en el puerto de descarga. Se sugiere que se supriman las palabras « determinadas mercancías por mar de un puerto a otro en el cual habrán de entregarse ».

La definición de « conocimiento de embarque » que figura en el párrafo 6 parece excluir el conocimiento de embarque puro y simple, es decir, un documento no

¹ Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, Bruselas, 25 de agosto de 1924.

² Protocolo por el que se modifica el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924. Bruselas, 23 de febrero de 1968.

negociable que no debe presentarse contra entrega de las mercancías. Nos preocupa el hecho de que, al parecer, esta forma común de documentación quede así excluida del convenio. Existen dos soluciones a este problema.

La primera solución consiste en enmendar la definición de « conocimiento de embarque », de modo que incluya el documento no negociable cuya presentación no es imperativa. El texto enmendado diría lo siguiente :

« 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 las mercancías, y se compromete a entregarlas. *El conocimiento de embarque podrá incluir la condición de entregar las mercancías únicamente* contra la presentación de ese documento. *Constituye tal condición* 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. »

La segunda solución consiste en dejar la definición de conocimiento de embarque que figura en el artículo 1 tal como está y remitir al artículo 18 para el caso de conocimiento de embarque puro y simple, el cual, aunque no constituye un conocimiento de embarque con arreglo a la definición que aparece en el artículo 1, sí sería un « documento distinto de un conocimiento de embarque, que constituya prueba de un contrato de transporte ». La adopción de esta solución incorporaría el conocimiento de embarque puro y simple al ámbito del convenio y permitiría que aquél continuase desempeñando la función que actualmente se le asigna en la práctica comercial. De preferirse esta última solución, debería reflejarse claramente en el acta la remisión al artículo 18 con esta finalidad.

Artículo 4

En el párrafo 2 de este artículo se establece el momento en que finaliza la responsabilidad del porteador. En el inciso *c* se especifica que esta responsabilidad cesa cuando el porteador ha entregado las mercancías 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 ». Los redactores de esta disposición estaban contemplando la situación en la que las mercancías se ponen a disposición de los agentes de aduana. En muchos puertos de descarga pueden presentarse situaciones análogas cuando la ley o reglamentos locales impongan controles o fiscalizaciones obligatorias (por ejemplo, la entrega de las mercancías a pesadores públicos, los análisis químicos obligatorios u otros tipos de comprobaciones físicas o la fumigación del cargamento) antes de cargar. Debería enmendarse el artículo 4 de forma que en él se dispusiera que, en tales circunstancias, la responsabilidad del porteador no opera en estos casos mientras las mercancías están en poder del intermediario. Con esta finalidad, los Estados Unidos proponen que la frase introductoria del párrafo 2 se enmiende mediante la inserción de las palabras « del cargador o de cualquier tercero, inclusive una autoridad, en cuya custodia o control estén las mercancías » a

continuación de las palabras « las haya recibido ». El texto enmendado diría lo siguiente :

« 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 *del cargador o de cualquier tercero, inclusive una autoridad, en cuya custodia o control estén las mercancías, hasta el momento en que las haya entregado.* »

Artículo 5

En lo que respecta al texto inglés del presente artículo, recomendamos que la palabra « and » que figura en la segunda línea del párrafo 6 se sustituya por la palabra « or ».

Artículo 6. Límites de la responsabilidad

Los Estados Unidos han examinado cuidadosamente las cinco variantes propuestas por el Grupo de Trabajo. Si, como parece ser el caso, la mayoría de los Estados son partidarios de la variante D, los Estados Unidos estarían dispuestos a aceptarla con la opción Y.

Artículo 11. Transporte directo

En los Estados Unidos y en virtud de la *Harter Act* se establece una decidida política pública a favor de la responsabilidad del porteador hasta el momento de la entrega propiamente dicha. Se tenía la idea de que el sistema de responsabilidad establecido en el proyecto de convenio tenía por objeto establecer una política análoga. Sin embargo, lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 11 permitiría que un porteador insertase en un conocimiento de embarque una cláusula eximente de amplio alcance en circunstancias en las que el cargador no supiera de antemano que el porteador contratante habría de hacer uso de servicios adicionales para transportar las mercancías al puerto de destino determinado en el conocimiento de embarque. En opinión de los Estados Unidos, la forma más simple de resolver este problema consistiría en suprimir el párrafo 2.

Otra posibilidad consistiría en limitar el alcance del párrafo 2 enmendándolo de forma que exigiese que se nombrase al portador efectivo en el contrato de transporte antes de que un porteador contratante pudiera prevalerse de la exoneración prevista en el párrafo 2. Aunque esta solución no sería totalmente compatible con la disposición de política pública de la legislación estadounidense contraria a la exoneración del porteador contratante, al menos señalaría a la atención del cargador la posibilidad de que el porteador contratante pudiera verse libre de responsabilidad al amparo del artículo 11 y permitiría que el cargador considerase si en tal caso le satisfaría un recurso contra el porteador efectivo.

Artículo 13. Normas especiales sobre mercancías peligrosas

En conjunto, este artículo parece satisfactorio. Para evitar cualquier posible ambigüedad, se sugiere que en las dos oraciones que componen el párrafo 2, se inserte la palabra « peligrosos » a continuación de las palabras « naturaleza y carácter ». Cabe advertir que, al informar

acerca de este artículo, el grupo de redacción adjuntó una nota de pie de página en la que se indicaba que algunos representantes habían señalado que el párrafo 1 del artículo 13 imponía al cargador que entregase mercancías peligrosas al porteador la obligación de informar a éste no sólo de la naturaleza de las mercancías y del carácter del peligro, sino también de las precauciones que debían adoptarse. El párrafo 2 del artículo 13 no contiene referencia alguna a las «precauciones que deben adoptarse». Los Estados Unidos apoyan las opiniones de aquellos miembros del grupo de redacción que estimaron que debía establecerse un cierto paralelismo a este respecto entre los párrafos 1 y 2. En consecuencia, desearíamos proponer que la segunda oración del segundo párrafo del artículo 13 se enmendase del modo siguiente :

« Cuando las mercancías peligrosas se embarquen sin que el porteador tenga conocimiento de su naturaleza o carácter *peligrosos o de las precauciones que deben adoptarse*, el cargador será responsable . . . »

Asimismo, los Estados Unidos consideran que el convenio resultaría más claro si se incluyese una definición de mercancías peligrosas que podría ser del siguiente tenor :

« Por “mercancías peligrosas” se entenderán las mercancías explosivas inflamables u otras, de cualquier forma o en cualquier cantidad, que se consideren peligrosas para la vida, la salud o la propiedad en virtud de acuerdos internacionales, leyes o disposiciones del pabellón del buque o leyes o reglamentos del país del puerto de carga o de descarga. »

Artículo 15

Por razones de claridad, se propone que se enmiende la última frase del inciso *j* del párrafo 1, o sea, la que dice «si así lo permiten las leyes del país en que se expida el conocimiento de embarque», de forma que diga «si no lo prohíben las leyes del país en que se expida el conocimiento de embarque». Esta enmienda tiene por objeto eliminar la ambigüedad que podría presentarse si la ley del país en cuestión no autorizase o prohibiese expresamente las firmas del tipo de que se trata.

Además, los Estados Unidos continúan apoyando la inclusión en el proyecto de convenio de una disposición en la que se manifieste concretamente que la totalidad del conocimiento de embarque puede hacerse mediante computadora u otros sistemas electrónicos o automáticos de elaboración de datos.

Artículo 16. *Conocimiento de embarque : reservas y valor probatorio*

Si bien este artículo es satisfactorio en términos generales, la formulación actual del párrafo 1 podría plantear al menos una cuestión, a saber, la de si un porteador dispuso de «medios razonables de verificación» de los datos contenidos en un conocimiento de embarque que acompañe a un contenedor sellado. Cabe suponer que entre los medios razonables de verificación no se incluye la apertura y recuento del contenido de un contenedor sellado. El texto podría aclararse a este respecto mediante la inserción de las palabras «como en el caso de un

contenedor sellado» a continuación de la palabra «datos» que aparece en la segunda cláusula condicional. El texto enmendado propuesto dice lo siguiente :

« 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, *como en el caso de un contenedor sellado*, el porteador o esa otra persona hará constar expresamente esos motivos o inexactitudes, o la falta de medios razonables de verificación. »

Artículo 17. *Garantías por parte del cargador*

Los Estados Unidos no están satisfechos con este artículo. Una vez que se ha decidido incluir una carta de garantía en el convenio, es esencial garantizar la protección del consignatario contra el peligro de dolo por colusión del cargador y el porteador. Las distintas legislaciones nacionales alcanzan este objetivo de diversas formas, normalmente mediante remisión de la cuestión al derecho civil general, en lugar de intentar abordar la cuestión en el marco del derecho marítimo. El párrafo 3 del artículo 17, en su forma actual, no protege contra estas prácticas dolosas, y el debate sobre el párrafo sugiere que, en vista de las complicadas cuestiones que plantea, es dudoso que la legislación internacional pueda lograr la plena protección del consignatario contra el dolo. Por estas razones, los Estados Unidos proponen que se suprima el párrafo 3 del artículo 17.

Artículo 20. *Prescripción de las acciones*

Los Estados Unidos estiman que este artículo requiere un nuevo examen toda vez que el Grupo de Trabajo no tenía, a todas luces, intención de abarcar acciones contra el porteador por motivos distintos de la pérdida o daños de la carga. La formulación actual se aprobó en un momento en que el alcance del convenio se limitaba a los conocimientos de embarque. Cuando se modificó el ámbito de aplicación y se hizo extensivo a todos los contratos de transporte, debería haberse modificado el artículo 20 a fin de excluir las causas de acción no relacionadas con el transporte, tales como las derivadas de la violación del contrato de transporte, donde lo que se plantea es la cuestión de si el porteador tenía obligación de transportar las mercancías. Estas cuestiones son ajenas al convenio y deberían regirse por el derecho civil relativo a los contratos.

Los Estados Unidos continúan apoyando el plazo de prescripción de un año para la pérdida o daños de la carga así como para la demora.

Artículos 20 a 22

Los Estados Unidos desean poner de relieve las incongruencias terminológicas de que adolecen estos artículos.

Por ejemplo, no está claro si existe una diferencia semántica deliberada entre los términos «demandante» y «actor». Se proponen los siguientes cambios concretos:

Debería enmendarse el inciso *e* del párrafo 1 del artículo 21 de forma que dijese «un lugar *adicional que, con esta finalidad, pueda designarse* en el contrato de transporte».

En los párrafos 3 y 4 del artículo 21, las palabras «los párrafos 1 y 2» deberían sustituirse por «el párrafo 1 ó 2» en ambas secciones. Con arreglo a la formulación actual, no podría incoarse procedimiento alguno a menos que el buque que efectuase el transporte hubiera sido embargado, cosa que, naturalmente, no se pretende.

Debería enmendarse el inciso *b* del párrafo 2 del artículo 22 de forma que dijese «cualquier otro lugar *adicional que, con esta finalidad, pueda designarse* en la cláusula o acuerdo de arbitraje».

FII

[Original : inglés]

Artículo 6

Párrafo 1, variantes A-E

La variante A es la más adecuada y la unidad de peso (o de medida) debe ser la misma en que se expresa el flete. A menos que se aplique este criterio podrán surgir fácilmente controversias.

Párrafo 2

La convención del franco a moneda nacional debe realizarse al tipo de cambio vigente en el momento de la pérdida, es decir el valor en aquel momento. Las demoras subsiguientes en someter el asunto a arbitraje pueden dar origen a una variación apreciable de dichos valores. Además, se sugiere que debido a las fluctuaciones del precio del oro convendría hacer referencia aquí a los derechos especiales de giro como sistema más estable en vez de utilizar los francos oro.

Artículo 15

Párrafo 1 f

Añádase «y lugar» después de «fecha».

Artículo 19

Párrafos 1 y 2

El párrafo 1 del artículo 19 parece entrar en conflicto con el párrafo 2. Debe especificarse con mayor claridad que hay que dar aviso por escrito del daño o pérdida dentro de los 10 días siguientes a la aceptación de las mercaderías por el consignatario. Es muy importante que se mantenga la responsabilidad del porteador hasta la aceptación del consignatario, a excepción del caso especial mencionado y en este caso el consignatario debe autorizar a la Administración del puerto de Fiji o a otra persona a que actúe en su nombre para aceptar la entrega de las mercancías y, de este modo, asumir la responsabilidad por ellas que hasta ese momento recaía en el porteador.

FILIPINAS¹

[Original : inglés]

Artículo 1

Párrafo 1

El término «porteador» no sólo designa al «porteador contratante» sino también al «porteador efectivo», definido en el párrafo 2; por lo tanto, debe suprimirse como parte exclusiva de la definición de «porteador contratante». Tal vez fuera conveniente definir el término «porteador», además de las expresiones «porteador contratante» y «porteador efectivo». Si ha de definirse el término «porteador», puede definirse como «TODA PERSONA QUE, A CAMBIO DE UNA RETRIBUCIÓN, CONVIENE EN HACERSE CARGO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS».

Párrafo 3

El «consignatario» no es simplemente toda persona «autorizada para recibir las mercancías», porque tal definición incluirá la entrega de las mercaderías a cualquier autoridad legítima, tal como un alguacil en virtud de una orden judicial; pero ese significado debe limitarse a la persona designada para recibir las mercancías *conforme a los términos del contrato o el conocimiento de embarque*, bien se haya de efectuar la entrega a una persona determinada, o a la orden o al portador².

Párrafo 4

No es aconsejable que lo definido entre en la definición. En vez de «mercancías» debe utilizarse la expresión ARTÍCULOS O GÉNEROS DE COMERCIO. Las palabras «si es proporcionada por el cargador» deben suprimirse ya que carece de importancia qué persona proporciona el embalaje a efectos de considerarlo parte de la unidad de transporte³.

Párrafo 5

Las palabras «en el cual habrán de entregarse» deben suprimirse porque el transporte de mercancías por mar de un puerto a otro no implica necesariamente la obligación de efectuar la entrega a un consignatario o a una persona en otro puerto. Así ocurre en el caso de transporte de mercancías por un buque con fines de simple exhibición o exposición.

¹ En el caso de ciertos comentarios formulados por el Gobierno de Filipinas que entrañan enmiendas al texto del proyecto de Convenio, el alcance total de las enmiendas propuestas puede apreciarse en un texto del proyecto de Convenio en el que se incorporen las enmiendas propuestas por el Gobierno de Filipinas, juntamente con sus comentarios. En estos casos, el texto con las enmiendas figura en notas de pie de página. En esas notas, como también en el texto, las palabras en mayúsculas indican las adiciones propuestas, mientras que las palabras entre corchetes indican las supresiones propuestas.

² «Por «consignatario» se entenderá la persona autorizada para recibir las mercancías CONFORME A LOS TÉRMINOS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE O EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.» (Párrafo 3 en su forma enmendada.)

³ «Por «mercancías» se entenderá todo tipo de ARTÍCULOS O GÉNEROS DE COMERCIO 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].» (Párrafo 4 en su forma enmendada.)

En la versión inglesa debe utilizarse la expresión «*freightage*», en vez de «*freight*» si significa el precio del transporte de las mercancías o del «*freight*» recibido.

Párrafo 6

Debe suprimirse la expresión «contra la presentación de ese documento» ya que si se pierde el conocimiento de embarque o su equivalente expedido al cargador o al consignatario, la entrega de las mercancías al consignatario puede efectuarse bien exigiendo al consignatario que firme un acuse de recibo de las mercaderías, bien depositando una fianza que garantice al porteador contra cualquier acción por entrega errónea. La «presentación» del conocimiento no debe ser característica esencial, sino que sólo debe tener valor probatorio del contrato de transporte de mercancías ⁴.

Observaciones sobre el artículo 1

¿No debería definirse también en el artículo el término «fletador» e indicar si el término «porteador» incluye al «fletador»? Debe señalarse que, aunque en el párrafo 4 del artículo 2 se dice que las disposiciones del presente Convenio no serán aplicables a los contratos de fletamento, sin embargo, en el mismo párrafo se indica también que «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». Si el término «fletador» ha de definirse también en el artículo 2, se propone armonizar su definición con la definición ofrecida, caso de haberla, en el proyecto sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo. A falta de dicho proyecto de definición, se propone que se defina «fletador» como LA PERSONA QUE ARRIENDA O ADQUIERE EL USO DE UN BUQUE O EMBARCACIÓN EN TODO O EN PARTE PARA TRANSPORTAR MERCANCÍAS POR MAR DE UN PUERTO A OTRO A CAMBIO DEL PAGO DEL FLETE, POR SU CUENTA O POR LA DE OTROS.

Artículo 2

Párrafo 1

La palabra «dos» debe suprimirse ya que el transporte de mercancías puede efectuarse entre puertos situados en más de dos Estados.

Artículo 4

Título

En la versión inglesa, la palabra «*responsibility*» en el título del artículo 4 debe cambiarse por «*liability*» en consonancia con el título general del capítulo II en el que figura.

⁴ «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] AL CONSIGNATARIO. 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 porteador.» (Párrafo 6 en su forma enmendada.)

Artículo 5

Párrafo 4

Según el proyecto de Convenio, el porteador sólo responderá en caso de incendio, siempre que el demandante demuestre que el incendio se produjo por negligencia del porteador; en virtud de la enmienda propuesta, será responsable si no puede probar que tanto él como sus agentes observaron toda la diligencia debida para evitar el incendio. En el derecho filipino, se impone a los porteadores un grado extraordinario de diligencia ya que se les considera responsables a no ser que demuestren lo contrario ⁵.

Artículo 6

Párrafo 1

Todas las variantes del artículo 6 del proyecto de Convenio que establecen la responsabilidad del porteador en una cantidad fija sin ninguna condición, ni el consentimiento del cargador o del consignatario, son *nulas* según la jurisprudencia filipina por ser contrarias al orden público. Así, en el caso filipino de *Heacock v. Macondray and Co.* (vol. 42, Philippine Reports, pág. 205), el Tribunal Supremo de Filipinas falló lo siguiente: «En los conocimientos de embarque se hacen a menudo tres clases de estipulaciones: a) exonerando al porteador de cualquier tipo de responsabilidad por pérdida o daños ocasionados por su propia negligencia; b) fijando una *limitación no calificada* de dicha responsabilidad en un valor convenido; c) limitando la responsabilidad del porteador a un valor convenido, a menos que el cargador declare un valor superior y pague una tarifa más alta de flete. La primera y segunda estipulaciones son *NULAS* por ser contrarias al orden público; la tercera es válida y ejecutable». Todas las «variantes» de artículo 6 del proyecto de Convenio pertenecen al segundo tipo de estipulación mencionada y son *nulas* en virtud de la jurisprudencia filipina.

En consecuencia, proponemos que el artículo 6 disponga lo 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, en caso de demora, a una suma que no exceda [del doble] del flete pagadero o pagado, a menos que el cargador declare un valor superior y pague una tarifa de flete más alta conforme al valor declarado.»

Esta disposición propuesta concuerda con el derecho y la jurisprudencia filipinos. No obstante, si tal disposición resulta inaceptable al grupo de trabajo, se sugiere que se apruebe el párrafo 5 del artículo IV del Convenio de Bruselas de 1924, que dice lo siguiente:

«Ni el porteador ni el buque responderán en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías

⁵ «El porteador responderá en caso de incendio [siempre que el demandante demuestre que el incendio se produjo por culpa de una negligencia del porteador, sus auxiliares o agentes]. A NO SER QUE DEMUESTRE QUE ÉL, SUS EMPLEADOS O AGENTES TOMARON TODAS LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA PREVENIR EL INCENDIO.» (Párrafo 4 en su forma enmendada.)

o que afecten a éstas, por cantidad mayor de cien libras esterlinas por bulto o unidad, o el equivalente de esta suma en otra moneda, a menos que el cargador haya declarado la naturaleza y el valor de estas mercancías antes de su embarque y que esta declaración se haya insertado en el conocimiento.»

El actual Código de Comercio de Filipinas (artículo 372) dispone lo siguiente: «La evaluación de las mercancías que el porteador debe pagar en caso de pérdida o extravío se fijará de conformidad con lo declarado en el conocimiento de embarque, no permitiéndose prueba alguna por parte del cargador de que entre las mercancías declaradas figuraban artículos de mayor valor y dinero.»

El actual Código Civil de Filipinas (artículo 2226) también dispone lo siguiente: «Son daños liquidados los *convenidos por las partes en un contrato* para pagar en caso de incumplimiento de dicho contrato.» Los daños fijados o liquidados *impuestos por ley* (o por el proyecto de Convenio) no pueden considerarse como *convenidos* entre las partes.

Párrafos aplicables en todas las variantes

Las disposiciones sobre la equivalencia de un franco (o de una libra esterlina, según sea el caso), así como su conversión a la moneda nacional del Estado del tribunal que entienda en el caso pueden mantenerse en la forma en que aparecen en el proyecto de Convenio.

Artículo 13

Párrafo 2

Deben insertarse las palabras «ni de las precauciones que deban adoptarse» a fin de armonizar la disposición del párrafo 2 con la del párrafo 1⁶.

Párrafo 3

Igual que *supra*. Se sugiere que se inserte la palabra «real» después de la palabra «peligro», de modo que, antes de que el porteador pueda descargar, destruir o transformar en inofensivas las mercaderías aceptadas por él como peligrosas, se haya evidenciado su peligrosidad «real». El porteador conoce desde el principio el carácter «peligroso» de las mercancías; por lo tanto para permitirle descargarlas, destruirlas o transformarlas en inofensivas, las mercancías deben de haberse revelado *subsiguientemente* un peligro «real» para el buque o la carga; en caso contrario, una disposición de esta naturaleza dará al porteador la posibilidad de actuar arbitraria o indiscretamente⁷.

⁶ «En 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 NI DE LAS PRECAUCIONES QUE DEBAN ADOPTARSE. Cuando las mercancías peligrosas se embarquen sin que el porteador tenga conocimiento de su naturaleza o carácter NI DE LAS PRECAUCIONES QUE DEBAN ADOPTARSE, el cargador será responsable de todos los daños y gastos directa o indirectamente derivados de dicho cargamento o resultantes del mismo.» (Párrafo 2 en su forma enmendada.)

⁷ «Sin embargo, si esas mercancías peligrosas, cargadas con conocimiento de su naturaleza y carácter y DE LAS PRECAUCIONES QUE DEBAN ADOPTARSE, llegasen a constituir un peligro REAL para el buque o la carga, el porteador podrá descargarlas, destruirlas o

Artículo 15

Párrafo 1 j

La firma en facsímil, etc., si los usos la permiten también debería ser aceptable⁸.

Párrafo 1 k

En la versión inglesa la palabra «*freight*» debe cambiarse por «*freightage*», ya que «*freight*» significa ordinariamente las mercaderías transportadas, mientras que «*freightage*» denota el costo del transporte del «*freight*».

Párrafo 1 l

El párrafo 1, *l* debe suprimirse, pues se trata de una simple repetición del párrafo 3 del artículo 23. Si se suprime el inciso *l*, el inciso *m* propuesto puede pasar a ser inciso *l*.

Párrafo 1 m

Debe añadirse un nuevo párrafo *m*: «El valor de factura o estimado de las mercancías». Es ésta una disposición importante para que armonice con la enmienda propuesta al artículo 6 en sentido de limitar la responsabilidad del porteador, en caso de pérdida total, al valor declarado por el cargador en el conocimiento de embarque.

Párrafo 3

Si bien la omisión de cualquier dato determinado que deba figurar en el conocimiento de embarque puede no afectar a su validez, no obstante, a fin de obligar al porteador a expedir un conocimiento de embarque con todos los datos necesarios, se le debe imponer alguna sanción por su omisión; es decir, no se le debe reconocer el derecho, previsto en el artículo 6, a beneficiarse de una responsabilidad limitada en caso de pérdida de las mercancías⁹.

Artículo 16

Párrafo 4

En la versión inglesa la palabra «*freight*» debe sustituirse por «*freightage*» por las razones ya expuestas en los comentarios al artículo 15.

Artículo 21

Párrafo 3

Debe suprimirse la última frase del párrafo 3 ya que puede dar lugar a órdenes judiciales contrapuestas de los distintos tribunales de los países contratantes. El tribunal que en primer término ejerza jurisdicción en el caso debe poder tomar medidas provisionales o cautelares.

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.» (Párrafo 3 en su forma enmendada.)

⁸ «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 o LOS USOS del país en que se expida el conocimiento de embarque;» (Párrafo 1 *j* en su forma enmendada.)

⁹ «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 [...], PERO PRIVARÁ AL PORTEADOR DE LOS BENEFICIOS PREVISTOS EN EL ARTÍCULO 6.» (Párrafo 3 en su forma enmendada.)

*Artículo 25**Párrafo 1*

Debe suprimirse este párrafo ya que sus disposiciones están en conflicto con las disposiciones del artículo 23 del proyecto de Convenio. Con respecto al transporte marítimo de mercancías de un puerto a otro en distintos Estados, las disposiciones de este Convenio se aplicarán *exclusivamente*, a fin de evitar conflictos en cuanto a la ley aplicable.

O también puede mantenerse el párrafo anterior siempre que se incluyan las palabras « que no se opongan a las disposiciones del Convenio »; el párrafo diría entonces lo siguiente :

« 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 navegación marítima, SIEMPRE QUE NO SE OPONGAN A LAS DISPOSICIONES DEL PRESENTE CONVENIO. »

FINLANDIA

[Original : inglés]

A.—Observaciones generales

Las autoridades finlandesas, tras haber estudiado el proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías aprobado por el Grupo de Trabajo de la CNUDMI, sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo, concluyeron que el proyecto representa una mejora considerable en la reglamentación internacional en la esfera del transporte marítimo. La estructura del proyecto de convenio, al igual que la mayoría de sus disposiciones, resultan aceptables a Finlandia y, por consiguiente, el proyecto constituirá una buena base para ulteriores deliberaciones.

El Grupo de Trabajo ha optado por la forma de un nuevo convenio. Finlandia está enteramente de acuerdo con esta decisión. Sin embargo, se subraya que sería insatisfactorio que el convenio sobre el transporte marítimo de mercancías coexistiera como un convenio paralelo a las antiguas Reglas de La Haya¹. Por lo tanto deben tomarse medidas para que el nuevo convenio sea aceptable al mayor número de Estados posible a fin de que el nuevo convenio pueda sustituir a las Reglas de La Haya¹. A este respecto Finlandia considera muy valiosas las soluciones de transacción que figuran en el proyecto.

B. Observaciones sobre algunos puntos particulares

ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL NUEVO PROYECTO DE CONVENIO

Párrafo 5 del artículo 1, y párrafo 2 del artículo 4

El ámbito de aplicación de las normas que rigen el transporte marítimo de mercancías sufrirá cambios si el proyecto se aprueba finalmente. Ante todo, se ampliará

¹ Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, Bruselas, 25 de agosto de 1924.

el ámbito de aplicación puesto que el proyecto incluye también casos en los que no se expide el conocimiento (párrafo 5 del artículo 1). En segundo lugar, el período de responsabilidad del porteador es más largo que antes. Desde el momento en que haya recibido las mercancías hasta el momento en que las haya entregado (párr. 2 del artículo 4). Las autoridades finlandesas consideran útiles estas dos modificaciones.

RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

Artículo 5

El cambio más importante en el proyecto en comparación con las normas actuales se refiere a la responsabilidad del porteador. Es probable que los méritos del proyecto de convenio sean juzgados a la luz de estas disposiciones. Dicho proyecto se basa en la presunción de culpa del porteador y no incluye ninguna defensa en casos de error náutico (párrafo 1 del artículo 5). El porteador responde también en caso de incendio, siempre que el demandante demuestre que medió culpa o negligencia del porteador (párr. 4 del artículo 5). De este modo, el proyecto exime al expedidor de ciertos riesgos y los transmite al porteador, lo que, al menos desde el punto de vista de un expedidor no profesional, resulta ventajoso. En su conjunto las disposiciones del proyecto parecen aceptables como una solución de transacción. Empero, las autoridades finlandesas desearían expresar su preocupación en un punto debido a la carga más gravosa que se le impone al porteador. En el transporte marítimo de mercancías de un país a otro, el expedidor normalmente contrata un seguro de carga para las mercancías. Transmitir los riesgos del expedidor al porteador significa en la práctica que el riesgo final lo soporta el seguro *P and I* del porteador y no el seguro de carga como sucede en la actualidad. Por supuesto esto puede aumentar el número de recursos de los aseguradores de la carga contra los aseguradores *P and I* pero la principal preocupación de Finlandia es que no existe una industria de seguro *P and I* en Finlandia y, de este modo, una gran parte de las primas globales de seguros en el transporte marítimo de mercancías se pagarán como consecuencia a aseguradores extranjeros.

LÍMITES DE LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

Artículo 6

Entre los diferentes sistemas de responsabilidad que figuran en el artículo 6, Finlandia preferiría la variante A debido a su sencillez. Una responsabilidad por unidad de carga puede producir resultados inesperados. Como todavía existiría una considerable necesidad de seguro marítimo, los problemas relativos a mercancías ligeras pero valiosas podían resolverse mediante un seguro y no necesitan preverse especialmente en las disposiciones relativas a la responsabilidad del porteador. De otro modo, las autoridades finlandesas consideran que los límites aceptados en Bruselas en 1968 son suficientes².

² Artículo 2 del Protocolo para enmendar el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924. Bruselas, 23 de febrero de 1968.

No obstante, Finlandia desearía suscitar la cuestión de la unidad monetaria en la que ha de fijarse la responsabilidad para que volviera a ser examinada. En el artículo 6, la unidad es el franco oro, pero teniendo en cuenta los problemas con esta unidad monetaria tal vez fuera conveniente estudiar las posibilidades que puede tener a este respecto la sustitución del franco oro por los derechos especiales de giro (DEG) del Fondo Monetario Internacional.

TRANSPORTE DE ANIMALES VIVOS

Párrafo 4 del artículo 1 y párrafo 5 del artículo 5

Las autoridades finlandesas desean reservar su posición en lo que respecta al transporte de animales vivos. Tal vez fuera útil reconsiderar si deben incluirse en la definición de « mercancías » (párrafo 4 del artículo 1).

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

Artículo 13

Finlandia desea señalar que según las reglamentaciones de la OCMI el cargador debe marcar siempre las mercancías peligrosas como tales. Esto puede tomarse en consideración al redactar el texto final del párrafo 1 del artículo 13.

PLAZO DE LAS RECLAMACIONES Y ACCIONES

Artículo 19

En caso de pérdida o daños aparentes a la carga, el consignatario tiene que notificar inmediatamente por escrito al porteador (párrafo 1 del artículo 19). Si las pérdidas o el daño no son aparentes, el consignatario goza de un plazo de diez días para notificar por escrito la pérdida de las mercancías o daños a las mismas (párrafo 2 del artículo 19). Las autoridades finlandesas opinan que esos plazos pueden ser insuficientes, mientras que el plazo de 21 días en el párrafo 5 del mismo artículo parece conceder protección suficiente al consignatario en caso de demora en la entrega de la carga.

JURISDICCIÓN

Artículo 21

En el artículo 21 la jurisdicción se limita a los Estados contratantes únicamente. Esto puede causar problemas sobre todo inmediatamente después de la entrada en vigor del convenio cuando el número de Estados contratantes sea relativamente pequeño. No queda muy en claro cómo se trasladará una acción de un tribunal a otro en virtud del inciso *a* del párrafo 2 del artículo 21. Las autoridades finlandesas presumen que dicho traslado no afectará a los plazos de las acciones.

FRANCIA

[Original : francés]

Artículo 1

a) *Párrafos 1 y 2*

Se podría simplificar la redacción del párrafo 1 tomando como referencia el Convenio de Atenas relativo al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje, de 13 de

diciembre de 1974. En la definición del porteador que figura en el párrafo 1, resulta ocioso el concepto de porteador contratante, que no figura en el Convenio de Atenas. Todo lo más, se podría concebir que en el párrafo 2, en que se define el concepto de porteador efectivo, el porteador fuera denominado, por oposición al porteador efectivo, porteador contratante. Pero la mejor solución consiste, al igual que en el Convenio de Atenas, en utilizar sólo el término « porteador » :

Párrafo 1. « Por “ porteador ” 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, independientemente de que el transporte sea realizado por el porteador o por un porteador efectivo. »

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

b) *Párrafo 3*

La definición de consignatario debe completarse ya que es demasiado imprecisa; en efecto, no se sabe en virtud de qué o a título de qué se autoriza a una persona a recibir las mercancías. El texto que se propone a continuación se basa en precisiones que figuran en la legislación francesa (artículo 49 del decreto 66-1078, de 31 de diciembre de 1966, sobre los contratos de fletamento y de transporte marítimo) :

Párrafo 3. « Por “ consignatario ” se entenderá la persona autorizada para recibir las mercancías en virtud del contrato de transporte; será la persona cuyo nombre figure en el conocimiento de embarque nominal, la que a la llegada presente el conocimiento de embarque cuando éste sea el portador o el último endosatario de un conocimiento a la orden. »

c) *Párrafo 5*

Parece necesario completar la definición del contrato de transporte que sólo se refiere al cargador y al porteador. El consignatario debe poder invocar el contrato de transporte del que no es parte pues, de otro modo, cuando faltara un conocimiento de embarque, que es el título representativo de la mercancía, el consignatario no podría ejercitar los derechos del cargador, salvo invocar, si puede, disposiciones de una legislación nacional que reconociera ese derecho y cuya aplicabilidad se hubiera aceptado; ahora bien, no todas las legislaciones nacionales contienen disposiciones de ese tipo o no siempre existe un mecanismo jurídico como la estipulación para otro que reconozca al consignatario la posibilidad de ejercitar los derechos del cargador. Para evitar tener que recurrir a las legislaciones nacionales, conviene que, desde el momento en que en el convenio internacional figura una definición del contrato de transporte que da fundamento jurídico a los derechos del cargador y del porteador, se precise que el consignatario tiene los mismos derechos; la precisión es necesaria cuando no exista conocimiento de embarque. Además, conviene también precisar que, en virtud del contrato de transporte, el porteador adquiere el derecho de ejercer contra el consignatario las acciones a

que da origen el contrato, en particular la relativa al pago del flete. Por ello, la definición del proyecto debería completarse como sigue :

Párrafo 5. «... En virtud de este contrato, el consignatario podrá ejercer los derechos del cargador y estar sujeto a sus obligaciones. »

Artículo 2

a) Párrafo 1

Resultaría más elegante en francés suprimir los « *ou* » del final de cada párrafo, que es una traducción literal de la versión inglesa, y añadir, antes de la enumeración, un « *soit* » (... « *lorsque, soit* : »).

b) Párrafo 4

Su redacción hace temer que, mediante un endoso a favor de un mandatario del fletador, se consideren inaplicables las disposiciones del contrato de fletamento una vez que se haya expedido un conocimiento de embarque; el titular del conocimiento no debe ser el fletador o uno de sus representantes. En consecuencia, es preferible sustituir la expresión « titular del conocimiento » por la de « tercero de buena fe ».

Artículo 5

Párrafo 4

Esta disposición para casos de incendio es la única que ha permanecido de los 17 casos de exoneración previstos en el párrafo 2 del artículo 4 del Convenio de 1924 que se suprimieron en el proyecto de la CNUDMI. No es satisfactoria y constituye una ruptura en el nuevo régimen de responsabilidad que se basa en la presunción general de falta respecto del porteador; no tiene equivalente en los otros convenios internacionales sobre el transporte. El sistema propuesto es decididamente desfavorable para el cargador, el cual se verá en la imposibilidad práctica de probar la falta o negligencia del porteador o de sus empleados o mandatarios.

En realidad, esta disposición es consecuencia de una transacción política y, desde un punto de vista estrictamente jurídico, no está justificada y debería suprimirse.

Podría buscarse una transacción más justa partiendo de la misma base pero que impusiera al porteador la obligación de probar que el buque estaba dotado de los medios adecuados para prevenir el incendio y que se tomaron todas las medidas posibles para evitarlo o limitar sus consecuencias. El texto de este párrafo podría ser el siguiente :

Párrafo 4. « El porteador no será responsable en caso de incendio si demuestra que el buque estaba dotado de los medios adecuados para prevenirlo y que, en el momento del incendio, sus empleados o agentes tomaron todas las medidas razonables para evitarlo o limitar sus consecuencias, a menos que el demandante pruebe la falta o negligencia del porteador, sus agentes o empleados. »

Artículo 6

El doble sistema de limitación por bulto o unidad o por peso, análogo al previsto en el Protocolo de 1968, parece más satisfactorio que el sistema de cálculo de

los límites de la responsabilidad por peso únicamente (variante A y B). En este sistema, parece preferible mantener una limitación especial en caso de demora en la entrega, calculada sobre la cuantía del flete, a calcular los límites de la responsabilidad por demora de la misma manera que en caso de pérdida o daños (variante C). Por lo tanto, se podría mantener la variante D junto con la opción X; deben descartarse por una parte la opción Y, que en materia de responsabilidad por demora fija una suma definida de la responsabilidad por pérdida o daños, pero variable según se trate de la limitación por bulto o por peso, y por otra parte la variante E que, aun manteniendo el doble sistema, prevé que la limitación de la responsabilidad por bulto o unidad no se aplique cuando se utilice para agrupar mercancías un contenedor o una paleta. Por el contrario, la variante D mantiene la disposición del Protocolo de 1968 según la cual, a estos efectos, todo bulto o unidad enumerado en el conocimiento se considerará como un bulto o una unidad.

Sin embargo, si una mayoría clara se pronunciara en favor del sistema de cálculo de los límites de la responsabilidad basado en el peso únicamente, que es el previsto en los demás convenios internacionales en materia de transporte, no habría grandes inconvenientes para adherirse a él. La preferencia mostrada por el doble sistema sólo respondía a un deseo de respetar la solución de transacción prevista en el Protocolo de 1968 entre el sistema actual del Convenio de 1924 con arreglo al cual la limitación sólo se calcula por bulto o unidad y el sistema de cálculo por peso utilizado en las otras formas de transporte. Si se aceptara este sistema de cálculo que sólo tiene en cuenta el peso, habría que mantener la variante B, ya que en ella se prevé una limitación especial en caso de demora, calculada sobre la suma del flete (o el doble de éste).

Artículo 7

Desde el punto de vista de la redacción, debe suprimirse la « *d'* » que va antes de « *un retard à la livraison* » de la tercera línea del párrafo 1 del actual texto en francés.

Artículo 8

El proyecto descarta la limitación de la responsabilidad en caso de falta intencional o de falta inexcusable del porteador, en el último caso como resultado de una acción imprudente y con conocimiento de que probablemente se producirían daños. El criterio de la falta, tomado del Protocolo de La Haya de 1955 por el que se modificaba el Convenio de Varsovia en materia de transporte aéreo y que tiende a generalizarse en otros convenios internacionales de transporte, no plantea problemas. Mientras que el Convenio de 1924 no contiene ninguna disposición sobre la materia, el Protocolo de 1968 en materia de conocimiento prevé el caso de la falta intencional o inexcusable del empleado, pero sólo en los casos en que se pone en duda la responsabilidad de éste; no se ha previsto el caso de la misma falta cometida por el porteador. En el presente proyecto, se vuelve a tomar la misma disposición y además se mantiene la misma falta cometida por el propio porteador, cuyo efecto es descartar el derecho a beneficiarse de la limitación de la responsabilidad. Por el contrario, no se prevé,

como en derecho aéreo, que el porteador no pueda beneficiarse de la limitación de la responsabilidad en caso de falta intencional o inexcusable cometida por él mismo o sus empleados.

Debido a la inexistencia de tal precisión, que parece fundamental, la falta del porteador, sea intencional o inexcusable, será puramente teórica. En efecto, según el sistema previsto en el proyecto, si se probara la comisión de una falta de ese tipo, se podría establecer la responsabilidad del empleado, el cual no podría invocar el derecho a beneficiarse de la limitación; por otra parte, en esa eventualidad el porteador sería sin duda responsable de la falta cometida por su empleado, pero podría beneficiarse él mismo de la limitación de la responsabilidad. Dicha situación no es satisfactoria y se propone enmendarla añadiendo la siguiente disposición tomada del derecho aéreo :

Añádase después de la palabra « porteador » : « o sus empleados que actúen en el ejercicio de sus funciones ».

Artículo 10

a) Artículo en su conjunto

De conformidad con el comentario al artículo 1 en relación con la definición del término « porteador », conviene suprimir la palabra « contratante » en el presente artículo así como en el título del mismo.

b) Párrafo 3

La disposición contenida en este párrafo suscita reservas; en efecto, todo acuerdo concertado entre el cargador y el porteador en virtud del cual se impongan obligaciones no previstas por el Convenio o aumente la responsabilidad del porteador debe conservar su validez aun cuando el transporte lo efectúe un porteador efectivo. Se podría pensar que este último está obligado con respecto al cargador por los compromisos contraídos por el porteador, que debe ponerlos en conocimiento suyo pidiéndole que asegure el transporte; si no lo hubiera hecho, el porteador efectivo seguiría estando obligado con respecto al cargador pero podría iniciar un recurso contra el porteador. En efecto, el cargador concluyó el contrato de transporte con el porteador, el cual podría desembarazarse con toda facilidad de las obligaciones contraídas que excedieran las previstas en el Convenio haciendo ejecutar el transporte a un porteador efectivo que no aceptara expresamente cumplir esas obligaciones. Dicha solución, aunque serviría para proteger de manera eficaz al cargador, sería rigurosa para el porteador efectivo.

En consecuencia, cuando el porteador efectivo no aceptara cumplir las obligaciones suplementarias contraídas por el porteador, se podría prever de manera expresa que este último siguiera siendo directamente responsable del cumplimiento de esas obligaciones con respecto al cargador, sin que en ese caso se pudiera invocar el derecho a beneficiarse de la limitación de la responsabilidad.

A este respecto, se debería añadir la frase siguiente en el párrafo 3 :

« ... No obstante, seguirán afectando al porteador las obligaciones o la renuncia de derechos producto de

dicho acuerdo especial cuyo incumplimiento se considerará como una acción y omisión del porteador en virtud del artículo 8. »

Artículo 11

a) Artículo en su conjunto

Es aplicable el mismo comentario hecho al artículo precedente en lo que se refiere a la supresión de la palabra « contratante ».

b) Párrafo 2

Además, la disposición contenida en el párrafo 2 es totalmente inaceptable. Al permitir exonerarse al porteador de su responsabilidad por los daños causados durante la parte del transporte efectuada por el porteador efectivo, esta disposición está en contradicción con el artículo 10, que estipula que el porteador es responsable de la totalidad del transporte cuando encarga de la ejecución de parte del mismo a un porteador efectivo. Esta norma de principio pierde todo su interés desde el momento en que puede ser negada por una estipulación en contrario del porteador, que va en detrimento del cargador.

Esta disposición figuraba primero en el proyecto de variante y fue aprobada en el séptimo período de sesiones del Grupo de Trabajo. Parece necesario que, si se desea que la norma contenida en el artículo 10 conserve todo su valor, se suprima el párrafo 2 de este artículo.

Artículo 14

Artículo en su conjunto

Es aplicable la misma observación hecha anteriormente con respecto a la supresión de la palabra « contratante ».

Artículo 15

Párrafo 1 k

Observación referente a la redacción : En el apartado *k* del texto francés debe suprimirse la conjunción « *et* »; como se trata de una enumeración por rubros, es totalmente inútil.

Artículo 16

Párrafo 3

En primer término, parece inútil la mención que se hace en el párrafo 3 de « incluido un consignatario »; en efecto, poco importa que el tercero sea o no el último endosatario, cuando se trata de un conocimiento a la orden, o el porteador que reclamará la entrega de las mercancías si se trata de un conocimiento al porteador. Por otra parte, dicha mención es excesiva cuando se trata de un conocimiento de embarque nominativo ya que, salvo el caso en que se transmite a un banquero, que es un tercero, con el fin de obtener un crédito documentado, dicho conocimiento no es transferible a otra persona para que se haga cargo de las mercancías, y no se podría considerar al consignatario que figura en el conocimiento de embarque como tercera parte en el contrato de transporte, ya que puede prevalerse y ejercitar los derechos del cargador; si en el momento de la entrega, las mercancías no se

encuentran en el estado descrito en el conocimiento de embarque, debe formular sus reservas y hacer constar el estado en que se encuentran las mercancías. Si el porteador presenta prueba en contrario, le quedará el recurso de ejercitar una acción contra el cargador si éste es el vendedor de las mercancías en virtud del contrato de compraventa. Por el contrario, considerar como tercero al consignatario, que es parte en el contrato de transporte ya que puede ejercitar los derechos del cargador y puede invocar dicho contrato frente al porteador, no haría sino facilitar los fraudes e incluso acabaría por hacer responsable al porteador ante el propio cargador cuando éste fuera al mismo tiempo el consignatario de las mercancías, sin que además existiera la posibilidad de presentar prueba en contrario.

Por lo tanto, sería preferible mantener la formulación más clásica y de efectos más limitados tendiente a proteger sólo a los terceros en el contrato de transporte, que es la del artículo 1 del Protocolo de 1968, que modifica el párrafo 4 del artículo 3 del Convenio de 1924 : « Sin embargo, no será admisible la prueba en contrario cuando el conocimiento haya sido transferido a un tercero de buena fe ».

Artículo 17

Párrafos 2, 3 y 4

Desde un punto de vista estrictamente de redacción, en la primera línea del párrafo 2 del texto francés debe suprimirse la preposición « *de* » que precede a la palabra « *convention* ».

Por las razones expuestas en relación con el párrafo 3 del artículo 16, deben suprimirse las palabras « incluido un consignatario » en los párrafos 2, 3 y 4.

Artículo 19

Párrafo 1

Deberían suprimirse las palabras « en su caso » de la última línea del párrafo 1 ya que no se puede tratar del caso de un documento de transporte porque dicho documento debe existir; de no ser así, no se podría hacer valer alegación alguna sobre el estado de las mercancías en el momento en que el porteador se hiciera cargo de ellas.

Artículo 20

Párrafo 1

Parece conveniente mantener el plazo de un año previsto en el Convenio actual; no ha suscitado problemas especiales. De esa manera, se evita que pese demasiado tiempo el riesgo de un contencioso sobre el porteador.

Artículo 23

Párrafo 1

Sería preferible referirse a « cualquier documento de transporte » después de haber citado el conocimiento, pues al referirse, como hace el proyecto, a « cualquier otro documento que acredite el contrato » hay una repetición inútil con respecto al contrato de transporte que figura al principio de la enumeración; por el contrario, « cualquier otro documento de transporte » se refiere al caso en que no se ha expedido conocimiento.

Artículo 25

Párrafo 2

Idéntica observación que la hecha respecto del párrafo 1 del artículo 2; sustitúyase la palabra « *ou* » que figura al final del apartado *a* del texto francés, que procede de la versión inglesa, y añádase antes de la enumeración un « *soit* » (« ... *de ce dommage, soit* : ... »).

HUNGRÍA

[Original : ruso]

El proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías, preparado por el Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre reglamentación internacional del transporte, constituye en general un adelanto importante en la unificación del derecho mercantil internacional, particularmente en vista de que, en lugar de la reglamentación incompleta y en cierta medida unilateral, que había anteriormente, trata de establecer una reglamentación actualizada del derecho internacional que satisfaga las necesidades actuales del comercio internacional y se basa en un compromiso equilibrado entre los intereses de las partes interesadas, es decir, porteadores y cargadores. El proyecto establece una regulación de nivel más alto que el anterior, refleja esencialmente nuevas soluciones y enfoques a las diversas cuestiones conexas y se ajusta más a otras normas internacionales relativas al transporte de mercancías. Por lo tanto, en general acogemos favorablemente el proyecto.

CAPÍTULO I

Artículos 1 y 2

Con respecto al capítulo I del proyecto (Disposiciones generales), consideramos significativo que el ámbito de aplicación del convenio se defina de manera precisa y sea más amplio que en la Convención de Bruselas de 1924¹. Coincidimos en que el Convenio, de conformidad con el proyecto y los criterios por él establecidos, debe aplicarse a los contratos para el transporte de mercancías y no sólo a los conocimientos de embarque o a los contratos confirmados por conocimientos de embarque. Estamos de acuerdo con la ampliación del convenio mediante los cinco criterios posibles que se establecen en el párrafo 1 del artículo 2, ya que en esa forma se trata la cuestión de manera inequívoca y, además, representa un adelanto importante hacia la universalidad.

CAPÍTULO II

El capítulo II se refiere a las cuestiones relativas a la responsabilidad del porteador.

Artículo 4

Al respecto consideramos importante que, de conformidad con otros acuerdos internacionales sobre el transporte de mercancías, el proyecto defina el período de

¹ Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, Bruselas, 25 de agosto de 1924.

transporte en el sentido de que éste se extiende desde el momento en que el porteador haya recibido las mercancías hasta el momento en que las haya entregado. Así pues, el proyecto abandona el enfoque adoptado por el Convenio de Bruselas, que afecta seriamente los intereses del cargador y ha merecido muchas críticas. El Convenio de Bruselas establece que el período de transporte comprende el tiempo transcurrido desde la carga de las mercancías a bordo del buque hasta su descarga del mismo.

Artículo 5

A nuestro juicio, es muy importante que la cuestión de la responsabilidad del porteador se haya resuelto sobre la base de una distribución razonable y equitativa del riesgo entre las partes interesadas. La responsabilidad, que se basa en la culpa, está acompañada de un procedimiento de presentación de pruebas que es el enfoque más adecuado en el momento actual. Por supuesto la práctica judicial de diversos países determinará en diferentes formas el nivel de prevención prescrito, como ocurrió en relación con el Convenio Internacional de Varsovia sobre el Transporte Aéreo². El Convenio de Varsovia trata la cuestión de manera similar. El aspecto positivo de la limitación de la responsabilidad se refleja en el hecho de que todas las variantes indican el límite en unidades de peso (kilogramos) y fijan la cantidad que se debe pagar en francos Poincaré, lo que, a diferencia del sistema vigente, elimina el papel desempeñado por la inflación para reducir la responsabilidad.

Al mismo tiempo, convendría simplificar el párrafo 5 del artículo 5. Se propone que se mantenga la primera oración y se suprima la siguiente.

Artículo 6

Entre las variantes presentadas para el artículo 6, consideramos apropiadas las variantes A y C, pues establecen una norma única sobre la limitación de la responsabilidad del porteador en caso de pérdida, daños o demora en la entrega. Sin embargo, estimamos inaconsejable adoptar una posición definitiva antes de que se determine la cantidad que en cada variante representará el límite máximo del pago requerido. Al mismo tiempo, consideramos que debería incluirse en el proyecto una disposición relativa a la declaración de valor, como se hizo en el Protocolo de Bruselas de 1968³.

Tropezamos con algunas dificultades para evaluar el sistema de responsabilidad establecido en el proyecto, debido a que en el momento actual los límites de la responsabilidad se indican solamente bajo la forma de variantes. Si se aprueba una limitación basada en unidades de carga, será necesario indicar el contenido del contenedor, pues en determinados casos el valor de las unidades de carga agrupadas en un contenedor podría ser considerable. Sin embargo, si se adopta una limitación de la responsabilidad basada en kilogramos, este problema no surgirá.

² Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional. Varsovia, 12 de octubre de 1929.

³ Protocolo para enmendar el Convenio Internacional para la Unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, Bruselas, 23 de febrero de 1968.

Artículo 8

Parece aconsejable ampliar la norma que se establece en la primera oración del artículo 8 para impedir que el porteador invoque la limitación de responsabilidad prevista en el artículo 6, aun en los casos en que sus empleados o agentes hubieran cometido los actos a que se hace referencia en dicha oración. El porteador actúa normalmente por conducto de sus empleados o agentes, y la solución adoptada en el artículo 8 —teniendo en cuenta asimismo la segunda oración— da al cargador muy poca protección real en el caso de que ocurran daños en la forma prevista en ese artículo.

Artículo 9

El párrafo 1 del artículo 9 dispone que podrán transportarse mercaderías sobre cubierta solamente cuando ello sea conforme a los usos del comercio de que se trate. Tal vez sería aconsejable definir el término « usos » en forma más precisa, ya que podría ser objeto de interpretaciones divergentes en el futuro. (El término más a menudo utilizado en la literatura sobre el tema, con referencia al transporte sobre cubierta, es « costumbre obligatoria ».) Parecería conveniente aclarar las repercusiones del texto.

No está bien claro cómo se ha de interpretar el párrafo 3 del artículo 9. Si la interpretación correcta es que el porteador no responde de los daños que resulten exclusivamente del transporte sobre cubierta, entonces el artículo es unilateral y carece de justificación.

Artículos 10 y 11

Estamos de acuerdo con las definiciones de los términos « porteador contratante » y « porteador efectivo » y con la forma en que se distinguen los dos. También aprobamos las disposiciones del artículo 10. El párrafo 2 del artículo 11 parece estar en pugna con el párrafo 1 del artículo 10 y por lo tanto proponemos que se suprima.

CAPÍTULO IV

Artículo 17

Los párrafos 2, 3 y 4 del artículo 17 (capítulo IV del proyecto), que se refieren a las cartas de garantía y a sus efectos jurídicos, pueden generar una práctica que suscite controversias. A nuestro juicio, el proyecto solamente establece la norma —en vigor en todas las legislaciones— de que el fraude produce la nulidad, y desde ese punto de vista el texto es correcto. Sin embargo, el proyecto no puede excluir el derecho del cargador que está garantizado por otras normas internacionales a fin de asegurar que el porteador emita un « conocimiento de embarque limpio ». Por lo tanto se propone que se supriman los párrafos 2, 3 y 4.

Artículo 20

Con respecto a la prescripción de las acciones que se establece en el párrafo 1 del artículo 20, preferimos un plazo de dos años, particularmente porque la práctica actual establece un plazo de un año que puede prorrogarse. Como la legislación de los diversos países difiere

con respecto a la naturaleza jurídica o a la posibilidad de una prórroga de dicho plazo y también acerca de los tipos de prórroga, la práctica internacional no es uniforme y presenta riesgos para ambas partes. Un plazo de dos años se ajustaría a la solución adoptada en el mencionado Convenio de Varsovia, y debe recordarse que el transporte marítimo de mercancías, desde ese punto de vista (la distancia geográfica, la posibilidad de reclamación), es similar al transporte aéreo de mercancías.

JAPÓN

[Original : inglés]

Observaciones generales

El proyecto de convenio preparado por el Grupo de Trabajo de la CNUDMI ha introducido varias ideas nuevas en la esfera del transporte marítimo de mercancías. Seguramente las disposiciones que se basen en estas innovaciones entrañarán cambios no sólo en la legislación y la práctica en materia de transporte marítimo, sino también en otras esferas relacionadas con éste; de esta forma, el proyecto ejercerá gran influencia en el comercio internacional. El Gobierno del Japón estima difícil formular observaciones acerca del proyecto, teniendo en cuenta los intereses de las diversas partes. Estas observaciones del Gobierno del Japón tienen carácter provisional y había que efectuar un nuevo examen antes del noveno período de sesiones de la CNUDMI.

Artículo 1 (Definiciones)

Párrafo 4

Según la definición de « mercancías » que figura en el párrafo 4, se incluyen en este concepto para los efectos del transporte los contenedores, paletas u otra unidad de transporte similar proporcionada por el cargador. Ahora bien, esta definición no es práctica ni se atiene a la costumbre mercantil. Sería conveniente suprimir la segunda frase de este párrafo o, en caso de mantenerla, modificar su redacción a fin de indicar que el concepto de « mercancías » incluye una unidad de transporte para uso múltiple.

Habría que suprimir en el mismo párrafo las frases « o cuando están embaladas » y « o embalaje », dado que normalmente los materiales de embalaje no son duraderos, y los daños que sufren no entrañan necesariamente un daño a las mercancías embaladas. Al parecer, bastaría con dejar entregada la cuestión a la decisión judicial en cada caso concreto.

Artículo 2 (Ámbito de aplicación)

1) El ámbito de aplicación del presente proyecto de convenio es más amplio que el del Convenio de Bruselas de 1924¹ y el del Protocolo de 1968². En consecuencia,

¹ Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, Bruselas, 25 de agosto de 1924.

² Protocolo por el que se modifica el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, Bruselas, 23 de febrero de 1968.

cuando estos convenios entren en vigor, se suscitarán conflictos de aplicación de los convenios entre los Estados contratantes de uno o más de ellos. Habría que evitar o prevenir estos conflictos mediante disposiciones de carácter técnico en las cláusulas finales de un nuevo convenio.

2) Como algunos de los denominados « contratos por cantidad » son de naturaleza similar a los contratos de fletamento, deberían ser objeto del mismo trato que éstos. Tal vez convenga incluir en el párrafo 4 una disposición en ese sentido en relación con algunos tipos de contratos por cantidad.

3) Además, sería útil y práctico establecer una excepción a la aplicación del proyecto de convenio cuando no se haya expedido el conocimiento de embarque y el porteador y el cargador hayan convenido expresamente en que el convenio no sea aplicable al contrato.

Artículo 5 (Disposiciones generales)

Párrafo 1

1) En principio, el Gobierno del Japón no se opone a la adopción del sistema de responsabilidad del porteador previsto en el párrafo 1 de este artículo del proyecto, ni a la abolición de la larga lista de cláusulas de exención que figura en el párrafo 2 del artículo 4 del Convenio de Bruselas. Sin embargo, aún subsiste la naturaleza especial de los « peligros, daños o accidentes de mar » y existe una tendencia al aumento de los daños causados por éstos; en todo caso la tecnología para prevenir estos daños está todavía en elaboración.

Disposiciones como las del párrafo 1 causarán un número mucho mayor de controversias y demandas por indemnización de perjuicios derivados del transporte marítimo, e impondrán al porteador pesadas cargas tanto en materia de litigios como de navegación. El cambio más fundamental consiste en que, al extender la responsabilidad del porteador, se aumentarán los fletes a causa del mayor costo del seguro de riesgo, que es más oneroso que el seguro de la carga, y estos desembolsos se trasladarán a los cargadores y consumidores. Indudablemente, esta innovación repercutirá decisivamente en la práctica actual del transporte marítimo y en el sistema del seguro marítimo y, a la postre, los consumidores soportarán el mayor costo de las mercancías, inclusive costos innecesarios por concepto de seguro de riesgo y otros cargos y gastos.

Por ello, la política que se siguió a este respecto en el proyecto de convenio debe ser objeto de un detenido estudio en el próximo período de sesiones de la CNUDMI, habida cuenta de la conveniencia de mantener el costo total del transporte a un nivel razonablemente bajo.

Párrafo 3

2) En relación con el párrafo 3, convendría agregar una disposición que dejara en claro que cuando el titular de la acción considere perdida la cosa, de conformidad con esta disposición, deberá proporcionar al porteador toda la asistencia necesaria para disponer de la cosa o para venderla a un precio o en condiciones razonables

*Artículo 6 (Límites de la responsabilidad)**Variante B*

La variante B es preferible, dado el carácter simple y práctico de un sistema único de limitación sobre la base del peso. Además, en lo que respecta a mercancías valiosas y de poco peso, convendría adoptar un sistema basado en su valor declarado, como se prevé en el párrafo 5 del artículo 4 del Convenio de Bruselas, según el cual no habrá responsabilidad «... a menos que el cargador haya declarado la naturaleza y el valor de estas mercancías antes de su embarque, y que esta declaración se haya insertado en el conocimiento»³.

Variante E

Otra variante adecuada sería la E.

Párrafos aplicables a todas las variantes

En relación con el párrafo 3, será necesario incluir una disposición que establezca claramente la fórmula para la conversión del patrón internacional en monedas nacionales.

Artículo 9 (Carga sobre cubierta)

Sería conveniente incluir una disposición según la cual, cuando de conformidad con el párrafo 1 la mercancía fuera transportada adecuadamente sobre cubierta, el porteador quedaría exento de su responsabilidad por pérdidas, daños o demora en la entrega como consecuencia de los riesgos especiales propios de ese tipo de transporte. En este caso, el porteador deberá probar que la pérdida, el daño o la demora en la entrega son atribuibles a esos riesgos.

Artículo 12 (Norma general)

Sería necesario incluir en este artículo una disposición complementaria en el sentido de que el cargador será responsable por las pérdidas, los daños o los gastos que sufra el porteador por el hecho de que el consignatario no haya recibido las mercancías en un plazo razonable. Con ello se resolverán los problemas a que puede hacer frente el porteador, como, por ejemplo, los gastos de almacenamiento.

*Artículo 15 (Contenido del conocimiento de embarque)**Párrafos 1 y 3*

No hay una razón que justifique una lista tan larga de datos en el conocimiento de embarque como la que figura en el párrafo 1. La relación entre los párrafos 1 y 3 no está totalmente clara.

Sería suficiente dejar entregada a la práctica mercantil la cuestión de los datos que deben figurar en un conocimiento de embarque.

³ El inciso pertinente del párrafo 5 del artículo 4 dice lo siguiente : « Ni el porteador ni el buque responderán en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas por cantidad mayor de 100 libras esterlinas por bulto o unidad, o el equivalente de esta suma en otra moneda, a menos que el cargador haya declarado la naturaleza y el valor de estas mercancías antes de su embarque, y que esta declaración se haya insertado en el conocimiento ».

*Artículo 16 (Conocimiento de embarque : reservas y valor probatorio)**Párrafo 4*

Resulta difícil encontrar una justificación para el párrafo 4, por lo que habría que suprimirlo.

*Artículo 17 (Garantías por parte del cargador)**Párrafos 3 y 4*

Los párrafos 3 y 4 no están en consonancia con la antigua práctica mercantil de la « carta de indemnización », y ocasionarán problemas a los cargadores al tratar de obtener financiación para las exportaciones e importaciones. Por lo tanto, habría que suprimir estos párrafos.

*Artículo 20 (Prescripción de las acciones)**Párrafo 1*

1) Sería preferible fijar un plazo de prescripción de un año.

2) Convendría indicar que el plazo de prescripción previsto en el párrafo 1 abarca también la responsabilidad en el caso en que el porteador, actuando de buena fe, entrega erróneamente la mercancía a cambio de una nota de garantía expedida por un banco.

Artículo 21 (Jurisdicción)

Conviene incluir en este párrafo una disposición en el sentido de que el tribunal tendrá jurisdicción respecto de uno de los lugares mencionados en el citado artículo de conformidad con las normas del derecho interno.

Esta enmienda obedece al propósito de impedir que el demandante incoe una acción en un lugar (Alaska) distante de aquel a que se refieren los elementos del contrato de transporte (Nueva York, por ejemplo) en el mismo Estado contratante.

*Artículo 23 (Estipulaciones contractuales)**Párrafos 3 y 4*

La disposición que figura en el párrafo 3 es innecesaria.

La disposición prevista en el párrafo 4 en relación con la omisión de la cláusula a que se hace referencia en el párrafo 3 no tendrá sentido alguno en la práctica. A este respecto, habría que suprimir los párrafos 3 y 4.

Artículo 24 (Avería gruesa)

Habría que examinar detenidamente la segunda frase de este artículo del proyecto, en relación con el párrafo 1 del artículo 5. Estas disposiciones socavarán las bases de la avería gruesa, pues permiten al consignatario reclamar del porteador su contribución a la avería gruesa cuando ésta se produzca como consecuencia de un error náutico.

MÉXICO

[Original : español]

Artículo 1

Dar una definición legal del cargador, que aunque no es estrictamente necesaria, se justificaría por el hecho de

que el artículo 1 del proyecto de Convenio contiene definiciones de las otras partes contratantes del contrato de transporte, o sea, del porteador y del consignatario. La definición que podría darse del cargador, y que se incluiría en dicho artículo 1, podría ser la siguiente :

« Por cargador se entenderá toda persona que por sí o por cuenta de otra celebre un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador. »

Artículo 5, párrafo 4

El contenido del párrafo 4 del artículo 5 del Convenio es inconveniente, por lo que propondría su supresión. Dicho párrafo se refiere a la responsabilidad del porteador en caso de incendio en o de la nave, pero dicha responsabilidad está condicionada a que « el demandante demuestre que el incendio se produjo por culpa o negligencia del porteador, sus auxiliares o agentes ».

Ahora bien, el Gobierno de México cree que el imponer la prueba al actor o demandante sea excesivo, y que en la práctica pueda resultar la imposibilidad de que se pruebe la culpa o negligencia del porteador o de sus auxiliares o agentes. Esto, con mayor razón, cuando el incendio tiene lugar en alta mar, sin que el cargador o el consignatario puedan verificar las causas del siniestro, ni evitar ni reducir sus consecuencias. Por esta razón, para el caso de incendio como para cualquier otro evento, debe regir el principio general establecido en el párrafo 1 del mismo artículo 5, o sea, que « el porteador será responsable de los perjuicios que resulten de la pérdida o el daño de las mercaderías ... si el hecho que causó la pérdida o el daño ... se produjo cuando las mercancías estaban a su cargo ... 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 ».

Artículo 6

Por lo que toca al artículo 6, cinco opciones se ponen a la consideración de los Estados miembros por la Comisión que intervino en la formulación del proyecto de Convenio. Dichas opciones se refieren al punto básico de los límites de la responsabilidad del porteador.

Después de examinar y meditar cada una de estas variantes, el Gobierno de México cree que la más aconsejable es la que se indica con la letra E, tanto por ser completa (en relación, sobre todo, con la variante A) y referirse a distintos criterios para la valorización del daño (peso, bultos, unidades de carga), como por referirse también a distintos supuestos de transporte, sin implicaciones como las que se derivan de las variantes C, en cuanto al cálculo para fijar las responsabilidades que se derivan de las variantes C y D.

Artículo 15, párrafo 1

En el artículo 15, párrafo 1, el Gobierno de México sugiere adicionar un inciso *m* en el que se indique que cuando las mercancías viajan sobre cubierta, tal cosa debe establecerse en el texto del conocimiento de embarque. Esta adición es importante, porque el régimen del transporte en cubierta, de mercancías, es especial en el Convenio, como se desprende del artículo 9.

Artículo 20, párrafo 1

En el artículo 20, párrafo 1, se sugieren dos plazos de prescripción para que el porteador quede exonerado de responsabilidad, de uno y de dos años. A pesar de que la tradición del derecho marítimo pueda llevar a aceptar el plazo más breve de un año, el Gobierno de México cree que los intereses de México, que no tiene una gran flota marítima, y consecuentemente, que no tiene razón especial de limitar la responsabilidad de los porteadores extranjeros, estaría mejor protegido de establecerse un plazo de dos años. Consecuentemente, este es el que el Gobierno de México sugiere que se contenga como plazo de prescripción en el mencionado artículo 20, párrafo 1.

NÍGER

[Original : francés]

El Convenio considerado en su conjunto

Cabe señalar que el conjunto de las disposiciones del presente Convenio no ha suscitado observaciones por parte del Gobierno, lo que, de manera general, significa que el proyecto de convenio ha merecido su aceptación.

Artículo 1, párrafo 4

Aunque se observa una evolución en el contenido del término « contenedor » con respecto a la definición normalmente aceptada, habría sido conveniente que el Grupo de Trabajo establecido por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, en caso de que confirmara la definición que en adelante sería la única válida en el plano internacional, fijara las normas de la facturación del precio del transporte de mercancías por contenedor. Por ejemplo, el Níger sigue pagando el peso de las cajas vacías, el cual puede ascender a una o varias toneladas, porque los porteadores por ferrocarril o por carretera consideran el contenedor como un embalaje.

A este respecto, conviene recordar que en el seminario de la CEPA celebrado en Addis Abeba sobre estadísticas de comercio exterior, ya se afirmó que las organizaciones internacionales consideraron oportuno, en otras ocasiones, decidir de manera perentoria que el contenedor es un medio de transporte y no un embalaje. Sin embargo, en el uso corriente se tiende a considerar esa unidad de transporte más bien como un embalaje.

Artículo 6

Por lo que se refiere a las distintas variantes del artículo 6 sobre los límites de la responsabilidad del porteador, el Níger es partidario de que se mantenga la variante que hace referencia al problema de los contenedores, cuestión ésta importante para un país sin litoral.

Artículo 20, párrafo 1

Por último, por lo que se refiere al plazo de prescripción, el Níger manifiesta su preferencia por el plazo de dos años:

NIGERIA

[Original : inglés]

Artículo 5

Párrafo 3

El plazo de 60 días dentro del cual podrán considerarse perdidas las mercancías debe ampliarse a 90 días.

Párrafo 4

El párrafo requiere que el demandante demuestre que el incendio se produjo por culpa o negligencia del porteador, sus auxiliares o agentes. Se estima que el demandante tendría dificultades para demostrar la negligencia de parte del porteador, sus auxiliares o agentes por cuanto no está presente a bordo durante el tránsito. En consecuencia, se considera que sería mejor que el peso de la prueba correspondiera al porteador, sus auxiliares o agentes, quienes deberían demostrar que han ejercido el debido cuidado y no han sido negligentes en el cumplimiento de su obligación.

Artículo 6

Es demasiado pronto para decidir la variante que habrá de apoyarse porque las fórmulas de cálculo son más bien complicadas y pueden no comprenderse fácilmente mientras no se estudien detenidamente mediante el intercambio de opiniones en una conferencia futura. Entretanto, reservamos nuestra posición sobre este punto.

Artículo 20

Se prefiere un plazo de prescripción de dos años tratándose de procedimientos arbitrales.

NORUEGA

[Original : inglés]

Observaciones generales

El Gobierno de Noruega opina que el proyecto de Convenio constituirá una base adecuada para la concreción de un nuevo tratado internacional sobre el transporte marítimo de mercancías. En muchos aspectos, las disposiciones propuestas significan un adelanto con respecto a las normas internacionales vigentes en esta materia, y el Gobierno de Noruega está dispuesto a apoyar en su conjunto la estructura del proyecto de convenio, así como la mayoría de sus disposiciones.

El Grupo de Trabajo ha propuesto un nuevo convenio en lugar de introducir enmiendas en las Reglas de La Haya existentes, y el Gobierno de Noruega apoya esa propuesta. Desea subrayar que considera muy importante que el nuevo convenio tenga la aceptación del mayor número posible de Estados a fin de sustituir a las normas internacionales ya existentes. A ese respecto, se considera que el proyecto de convenio representa una solución general que debe merecer amplio apoyo internacional como transacción aceptable entre las opiniones divergentes sobre la regulación internacional de la materia.

Artículo 6

I. El Grupo de Trabajo no ha podido encontrar una solución común para el cálculo de los límites de la respon-

sabilidad. De los distintos sistemas propuestos en el artículo 6, el Gobierno noruego prefiere la variante A. Las razones para ello se han expresado ya en la propuesta de Noruega al cuestionario de 18 de julio de 1972 (LE 133 5)¹, que decía lo siguiente² :

« El Gobierno noruego ha considerado desde hace mucho tiempo insatisfactorias las disposiciones que sobre la limitación de la responsabilidad del porteador figuran en el párrafo 5 del artículo 4 del Convenio³. Los motivos de esa opinión se han expresado en la nota explicativa de una enmienda presentada a la primera reunión de la Conferencia Diplomática de Bruselas, 1967-1968, en que el Gobierno propuso que se incorporara también un sistema de limitación por unidad de peso simple en el derecho relativo al transporte marítimo de mercancías. En esa oportunidad, se expresaron las opiniones siguientes⁴ :

» El sistema de limitar la responsabilidad del porteador a una determinada suma "por bulto o unidad" no es satisfactorio.

» La expresión "bulto o unidad" es imprecisa y ambigua y ha sido interpretada en forma distinta no sólo por los tribunales de los diversos Estados contratantes, sino aun en las legislaciones nacionales que ejecutan el Convenio. Por consiguiente, no se ha logrado la uniformidad deseada.

» Con frecuencia, las soluciones prácticas logradas con el sistema de "bulto o unidad" parecen ser arbitrarias y se consideran injustas en los numerosos casos en que la indemnización ofrecida a los propietarios de la carga es puramente nominal. Elevar la suma por bulto o unidad no corregirá este defecto fundamental del sistema. En consecuencia, todavía no se ha decidido en la mayoría de los países sobre la forma de aplicar el sistema actual a los "contenedores".

» Desde que se aprobaron las Reglas de La Haya, la responsabilidad del porteador por ferrocarril, carretera o aire, ha sido objeto de un sistema de limitación más ajustado a los propósitos de las Reglas, de más fácil aplicación y más satisfactorio para los propietarios de la carga.

» Por los motivos expresados se opina que el sistema de limitación consagrado en el párrafo 5 del artículo 4 del Convenio ya no es útil y debe ser modificado. Se propone su sustitución por el sistema de limitación por unidad de peso simple que ya se ha adoptado en el Convenio Internacional referente al Transporte de Mercaderías por Ferrocarril (CIM), la Convención sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercaderías por Carretera (CMR) y la Convención sobre el Transporte Aéreo (Varsovia).

» En consecuencia, la unidad de limitación debe ser equivalente a una cantidad determinada de oro por kilogramo de mercancías.

¹ A/CN.9/WG.III/WP.10/Add.1, anexo I.

² *Ibid.*, anexo II.

³ Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, Bruselas, 25 de agosto de 1924.

⁴ Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo, 12.^a reunión (primera fase), Bruselas, 1967, pág. 679.

» Naturalmente, la cuestión de la cantidad de oro que ha de estipularse es debatible, pero parece razonable remitirse a la CMR que contiene la resolución más reciente del problema. El artículo 23 de la CMR estipula la cantidad de 25 francos oro (cada franco contiene 10/31 de un gramo de oro de 900 milésimos de fino) por kilogramo. Sin embargo, como otras convenciones marítimas, incluidos los Proyectos de Estocolmo, han adoptado el franco Poincaré, se supone que esa unidad monetaria sea restablecida también en las Reglas de La Haya-Visby. La cantidad equivalente sería entonces de 125 francos Poincaré.

» Durante la primera reunión de esta Conferencia la mayoría de las delegaciones opusieron serias objeciones a la enmienda propuesta. En un esfuerzo por lograr la mejor transacción posible en tales circunstancias, la delegación de Noruega presentó una enmienda que contenía en esencia el sistema de limitación combinado unidad-peso consagrado ahora en el párrafo 5 del artículo 4 del Convenio, en su forma enmendada por el Protocolo de Bruselas⁵. Sin embargo, la Conferencia no pudo llegar a un acuerdo sobre ninguna de las enmiendas propuestas en relación con los límites de la responsabilidad y, en la segunda reunión de la Conferencia, la delegación de Noruega mantuvo su posición original y, juntamente con las delegaciones de Finlandia y Suecia, presentó una enmienda relativa a la limitación de responsabilidad por unidad de peso simple⁶. En apoyo de la enmienda propuesta, las delegaciones mencionadas presentaron las opiniones siguientes sobre el sistema combinado de limitación unidad-peso⁷:

» Sin embargo, una solución combinada plantearía aún las desventajas actuales de la limitación por bulto o unidad y no establecería una correspondencia aceptable con las soluciones aprobadas en otras convenciones internacionales sobre el transporte de mercancías, y sobre todo en la Convención CMR. A nuestro juicio, es indispensable hallar una solución que no cause problemas en los transportes combinados modernos y es sumamente conveniente librarse de las desventajas ocasionadas por la limitación por bulto o unidad que establecen las Reglas de La Haya.

» Se han hecho investigaciones en Escandinavia sobre las consecuencias económicas del cambio a la solución de la CMR de la limitación fundada en el peso. Las investigaciones se basaron en estadísticas oficiales escandinavas relativas al comercio exterior así como en estadísticas privadas de compañías de seguros y de transporte marítimo, escandinavas y otras. Los resultados indican que el sistema de limitación CMR bastaría para cubrir prácticamente todo daño a la carga general y que el aumento de precio que implica el pago del seguro sería, por

cierto, insignificante. Esto fortalece el argumento de que la limitación debe basarse solamente en el peso y ha de situarse en el mismo nivel que en la Convención CMR; cabe tener presente que la norma de limitación tiene como propósito principal el de aplicarse en caso de daños a mercancías de valor excepcional.

» Cuando son pequeños los problemas económicos implícitos, debe prestarse más atención a los aspectos jurídico-técnicos. Las ventajas de una plena correspondencia entre ambas convenciones afectadas son evidentes. A ellos debe añadirse que una larga experiencia ha demostrado la dificultad con que tropiezan los tribunales para interpretar las palabras "bulto o unidad" y que a ese respecto no se ha logrado una uniformidad internacional.

» De conformidad con las opiniones expresadas en los pasajes citados, el Gobierno noruego sostiene una vez más que la limitación de la responsabilidad debe fijarse según una determinada cantidad de francos Poincaré por kilo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas. Con arreglo a la práctica habitual, la cantidad concreta tal vez deba quedar librada a la consideración y decisión de la futura conferencia diplomática, y el Gobierno noruego no pedirá que el Grupo de Trabajo de la CNUDMI examine esa cuestión. No obstante, a fin de tener en cuenta determinados problemas relativos al transporte en bultos pequeños de mercancías livianas y de valor relativamente alto, se opina que debe añadirse una disposición del mismo tipo que la que figura en el párrafo 3 del artículo 10 del proyecto de convención sobre el transporte internacional combinado de mercancías (TCM): "El peso bruto mínimo de esas mercancías se estimará en ... kilogramos".

» A juicio del Gobierno de Noruega, un sistema simple de limitación de la responsabilidad según el peso es claramente preferible tanto al sistema de limitación por unidad que figura en el párrafo 5 del artículo 4 del Convenio como al sistema combinado de limitación por unidad y peso que figura en el párrafo 5 del artículo 4, en su forma enmendada por el Protocolo de Bruselas. »

II. En el proyecto de artículo 6, la limitación se expresa en francos oro. A fin de evitar las dificultades ocasionadas por las fluctuaciones del precio del oro, el Gobierno de Noruega opina que, en lugar del franco, debe utilizarse el *Derecho Especial de Giro* (tal como lo define el Fondo Monetario Internacional) como unidad de cuenta, en el nuevo Convenio. Con ese objeto, el Gobierno noruego presentará más tarde una propuesta.

PAISES BAJOS

[Original : inglés]

Comentarios generales

El Gobierno de los Países Bajos ha tomado nota con sumo interés del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías.

Como observación general, el Gobierno de los Países Bajos desea expresar su preocupación en el sentido de

⁵ *Op. cit.*, pág. 694. Protocolo por el que se modifica el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924. Bruselas, 23 de febrero de 1968.

⁶ Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo, 12.^a reunión (segunda fase), Bruselas, 1968, pág. 192.

⁷ *Op. cit.*, págs. 206 y 207.

que algunos cambios importantes en el actual régimen de responsabilidad podrían afectar negativamente al comercio internacional.

La ampliación de la responsabilidad del porteador, que en definitiva produciría un incremento de los gastos de transporte, sin la reducción correlativa en los gastos de seguro de la carga, conduciría al empeoramiento de las situaciones del porteador y del propietario de la carga. El Gobierno de los Países Bajos teme que ese efecto negativo dimanara de la eliminación, entre otras cosas, de las excepciones de incendio y de error en la navegación.

Además, no debería pasarse por alto el interés del propietario de la carga en el seguro de la carga. El propietario de la carga mantiene una relación comercial directa con el asegurador de la carga; está por lo tanto en condiciones de obtener la pronta liquidación de sus reclamaciones y podrá controlar los gastos de seguro. El asegurador P & I, por ser el asegurador del porteador, no puede ofrecer jamás estas ventajas al propietario de la carga.

Por último, si bien el seguro de la carga seguiría siendo necesario, una ampliación substancial de la responsabilidad del porteador realzaría el seguro P & I, que se concentra en un número limitado de mercados dedicados tradicionalmente a este tipo de seguro.

Artículo 1

Párrafo 2

La definición propuesta de «porteador efectivo» adolece de dos inexactitudes. En primer lugar, el porteador contratante puede encomendar a un tercero la realización de la totalidad o de parte del transporte y puede autorizar, en ese acuerdo, que otra persona se encargue de la totalidad o de parte del transporte efectivo. Puesto que el porteador efectivo se define como la persona a quien el porteador contratante haya *encomendado* la realización del transporte, podría alegarse que en el caso precedente no existe un porteador efectivo, ya que la persona que se encarga efectivamente del transporte no celebró un contrato con el porteador contratante. En segundo lugar, el significado de la palabra «realización» en este contexto es oscuro.

Debido a las incertidumbres que existen, especialmente en los casos en que hay una cadena de contratos de fletamento de tiempo y de viaje, o de una de estas modalidades solamente, será difícil al reclamante identificar al porteador efectivo.

La solución más sencilla sería definir al «porteador efectivo», como el *naviero que transporta las mercancías*. La situación actual permite ya que en muchos casos el naviero quede obligado por un conocimiento de embarque firmado por el capitán. De existir un fletamento con cesión, el conocimiento de embarque firmado por el capitán obligará al fletador, pero no al naviero; no obstante, de conformidad con este sistema, en los casos en que cupiese considerar responsable al naviero, éste podría dirigirse al fletador para que lo indemnizara.

El sistema de responsabilidad mancomunada y solidaria del porteador contratante y del naviero resolvería todos los problemas de identificación para el reclamante, pues

el nombre y el establecimiento principal del porteador contratante figuran en el conocimiento de embarque (inciso c del párrafo 1 del artículo 15), en tanto que el naviero es fácilmente identificable mediante la consulta del registro del buque. Además, aun cuando las reclamaciones por daños a la carga no estuviesen garantizadas por un derecho de retención sobre el buque, el activo del naviero, en particular su buque, garantizará en cierta medida que la reclamación será satisfecha.

Párrafo 4

Debería excluirse el equipaje de los pasajeros. De expedirse un conocimiento de embarque respecto del equipaje, esas mercancías pierden su carácter de equipaje. En la definición de «equipaje» del Convenio de Atenas relativo al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje de 1974 —párrafo 5 del artículo 1— se excluyen los artículos y vehículos transportados con arreglo a un conocimiento de embarque u otro contrato vinculado primariamente al transporte de mercancías.

Párrafo 5

El Gobierno de los Países Bajos entiende que el Convenio se aplica igualmente cuando parte de la realización del transporte, sin cambiar de buque, se efectúa por vías de navegación interior, siempre que esa etapa del transporte esté subordinada a la de transporte marítimo. Esta intención podría expresarse quizá con más claridad en el texto.

Podría reemplazarse la palabra «puerto» por las palabras «puerto o lugar».

Artículo 2

Párrafo 4

A fin de dejar en claro que el conocimiento de embarque no rige la relación entre el porteador y el fletador, deberían agregarse las palabras «que no sea el fletador» a continuación de las palabras «el titular del conocimiento», al final de este párrafo.

Artículo 5

Debe comprenderse que la supresión de las excepciones de «error en la navegación» y «falta en la administración» constituyen un cambio trascendental en la distribución de los riesgos entre el propietario de la carga y el porteador, de conformidad con las Reglas de La Haya. La supresión de la excepción de falta en la administración puede justificarse en vista de las múltiples controversias que suscita esta excepción. No sucede lo mismo con la excepción de error en la navegación. El desplazamiento del riesgo, en el caso de error en la navegación, al naviero puede ocasionar un incremento en los costos totales del transporte sin una reducción equivalente en los costos del seguro de la carga, y no inducirán al naviero a actuar con mayor diligencia respecto de las mercancías en vista de su propio interés en este caso. Por razones económicas, se considera preferible mantener la excepción de error en la navegación.

Los mismos argumentos son válidos para no reducir el alcance de la excepción de incendio.

En vista de que la palabra «*expense*», en el texto inglés, no aparece en otras disposiciones, y de que aparentemente no existe lógica alguna en el concepto de «*loss resulting from delay*», la redacción del párrafo 1 del texto inglés podría mejorarse utilizando la fórmula del artículo 17 de la Convención CMR¹: «*The carrier shall be liable for loss of or damage to the goods as well as for delay in delivery . . .*»

Artículo 6

Una disposición sobre el cálculo del valor de las mercancías debería incorporarse a este artículo o al precedente (conf. inciso *b* del artículo 2 del Protocolo de 1928)².

Se propone que la cuantía de la limitación se exprese en derechos especiales de giro del Fondo Monetario Internacional. Ello evitaría los problemas en relación con el franco oro, debidos a la desaparición de un precio oficial del oro, la elaboración de una unidad de cuenta como numerario y el cálculo de tipos de cambio a falta de paridades oficiales.

Artículo 9

Párrafo 3

El propósito aparente de esta disposición es estipular que además de la responsabilidad establecida en los artículos 6 y 8, que se aplica de todas maneras al transporte sobre cubierta, existe una responsabilidad por pérdida, daño y demora resultante exclusivamente de la carga sobre cubierta. Ello debería expresarse con más claridad.

Párrafo 4

El párrafo 4 debería suprimirse, pues no hay motivo suficiente para descartar el principio del artículo 8 a este respecto.

Artículo 10

Párrafos 1 y 2

Se presentan las siguientes propuestas en relación con los comentarios precedentes sobre la definición de «*porteador efectivo*» y con la propuesta de definir al «*porteador efectivo*», como el «*naviero que transporta las mercancías*».

La frase primera del párrafo 1 debería decir :

«*Cuando el porteador contratante no sea el porteador efectivo, el porteador contratante seguirá respondiendo no obstante por la totalidad del transporte, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio.*»

Las palabras «*del transporte realizado por él*» de la primera frase del párrafo 2 deberían reemplazarse por «*el transporte realizado por su buque*».

¹ Convención sobre el contrato de transporte internacional de mercaderías por carretera, Ginebra, 19 de mayo de 1956.

² Protocolo por el que se modifica el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924. Bruselas, 23 de febrero de 1968.

Artículo 11

A fin de distinguir con claridad entre el porteador efectivo, el porteador sucesivo y el porteador contratante se proponen las siguientes disposiciones :

«*1. Cuando el contrato de transporte estipule que el porteador contratante realizará únicamente una parte del viaje a que se refiere el contrato, y que el resto será realizado por una persona distinta del porteador contratante (el porteador sucesivo), la responsabilidad del porteador contratante y del porteador sucesivo 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 sucesivo, pero corresponderá al porteador contratante probar que tal pérdida, daño o demora en la entrega se produjeron en esa oportunidad.*

«*3. Las disposiciones del artículo 10 relativas a la responsabilidad del porteador efectivo se aplicarán correspondientemente a las partes del viaje mencionadas en el párrafo 1 de este artículo.*»

Artículo 13

El artículo en su totalidad

Si el porteador contratante no transmite la información pertinente, las responsabilidades en que incurrirán el porteador efectivo y el porteador sucesivo, según sea el caso, no quedan en claro.

Párrafo 2

La segunda frase del párrafo 2 debería modificarse como sigue :

«*Cuando les 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 de . . .*» (véase la nota de la página 16 de la versión inglesa del documento que reproduce el proyecto de texto)³.

Artículo 16

Párrafo 1

Sería inconveniente que ciertas reservas impresas previamente, como «*peso desconocido*», no fuesen consideradas como constancia «*expresa*», dado que, por

³ Esta nota dice lo siguiente :

«*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 que 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 de ..."». Véase también A/CN.9/105, C, párr. 4; Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975, segunda parte, IV, 3.*

ejemplo, en la mayoría de los casos el porteador carece de medios razonables para comprobar el peso declarado.

Artículo 21

Párrafos 1 y 3

Los términos « procedimiento judicial que se suscite en relación con el contrato de transporte » de los párrafos 1 y 3 incluyen también las controversias relativas al peso. Puesto que el Convenio no se ocupa del peso, salvo en el inciso *k* del párrafo 1 del artículo 15, esos términos deberían reemplazarse por: « procedimiento judicial que se suscite en relación con este convenio ».

Párrafo 2

Se propone suprimir el párrafo 2, ya que esta disposición trata varias cuestiones de procedimiento que deberían reservarse al derecho nacional.

Artículo 24

La segunda frase entraña el peligro de que las partes con interés en la carga se nieguen a contribuir a la avería gruesa apoyándose en que el porteador es responsable y que la Regla D de las Reglas de York y Amberes ha sido invalidada. Se propone la siguiente solución:

« 1. Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de las disposiciones relativas a la avería gruesa contenidas en el contrato de transporte o en las leyes nacionales.

» 2. 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.

» 3. Las disposiciones del párrafo precedente no afectarán la obligación de contribuir a la avería gruesa en el caso de que el porteador no pueda justificar el hecho que ha dado lugar al sacrificio o gasto. »

REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA
E IRLANDA DEL NORTE

[Original : inglés]

Comentarios generales

1) El Gobierno del Reino Unido aprecia los grandes esfuerzos realizados por todas las partes para llegar a un proyecto de texto que, en su forma actual, elimina la mayoría de los obstáculos a la celebración de un convenio.

2) No obstante, subsisten algunos problemas. Los círculos comerciales del Reino Unido consideran improbable que un aumento en los fletes atribuible a un sistema más estricto de responsabilidad « objetiva » se vea compensado por una disminución correspondiente en el precio del seguro de la carga. Las partes con interés en la carga han reconocido la validez de esta observación y han indicado enfáticamente que preferirían que sus reclamaciones fuesen satisfechas por los aseguradores y no por los navieros. Consideran asimismo esencial que sus gastos de seguro sean debidamente cuantificados y temen que ello no sea posible si las primas se transforman efectivamente en parte del flete.

Además, se considera que la imposición de un sistema más estricto de responsabilidad « objetiva » al porteador (en particular la eliminación de la « falla náutica ») obrará probablemente en contra de los intereses de las nacientes industrias aseguradoras de la carga en los países en desarrollo. Este punto de vista parece estar confirmado por recientes estudios de la UNCTAD sobre transporte multimodal internacional (TD/B/AC.15/7, de 28 de agosto de 1974) y sobre seguro marítimo de la carga (TD/B/C.3/120, de 9 de mayo de 1975).

3) Se señala asimismo que la nueva distinción incorporada al texto del proyecto entre responsabilidad por pérdidas y daños y responsabilidad por la demora, complicará aún más acciones de recuperación y creará problemas para el arreglo de reclamaciones, ya que los aseguradores de la carga optarán por las pérdidas y daños mientras que las partes con interés en la carga preferirán la responsabilidad por la demora.

Artículo 1

Párrafo 4

Se considera conveniente que la definición de « mercancías » incluya expresamente el equipaje no acompañado. Véanse también los comentarios al artículo 25 *infra*.

Párrafo 5

Las palabras « en el cual habrán de entregarse » al final de este párrafo son probablemente superfluas y podrían suprimirse.

Artículo 2

Párrafo 1

De conformidad con la presente redacción de este párrafo, el Convenio se aplicaría a todos los contratos de transporte marítimo de mercancías; el único recurso para evitar su aplicación sería la celebración de contratos de fletamento. Pero se presentarán casos —por ejemplo cargas especiales o experimentales— en que este procedimiento no sería aconsejable. Debería autorizarse, pues, a las partes a no aplicar el Convenio. Ello podría lograrse mediante la inclusión del párrafo sugerido por el Grupo de Redacción en el sexto período de sesiones del Grupo de Trabajo (conf. A/CN.9/88, de 29 de marzo de 1974, párr. 48)¹. Se observará que esta disposición salvaguarda el carácter especial de documentos negociables de los conocimientos de embarque, a la vez que permite un grado suficiente de flexibilidad en casos especiales.

Artículo 4

Párrafo 2

El inciso *a* no cubre suficientemente los casos, actualmente frecuentes, en que el porteador puede compro-

¹ Este párrafo dice lo siguiente:

« 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. » (*Anuario de la CNUDMI, vol. V : 1974, segunda parte, III, 1.*)

meterse a entregar, por tierra o por mar, fuera del puerto de descarga; la presente importancia de estos compromisos se debe al significado de la entrega, enunciado en el párrafo 2 del artículo 5. En esos casos es esencial que el período de responsabilidad del porteador con arreglo al Convenio quede claramente definido a fin de que las partes puedan acordar el régimen de responsabilidad que regulará las etapas de transporte terrestre del contrato, evitando así conflictos o superposiciones con otros convenios o convenciones que puedan aplicarse. Este punto podría salvarse mediante la adición, después de la palabra «consignatario» en el inciso *a* de las palabras «en el puerto de descarga», a lo que seguiría una nueva frase: «cuando las mercancías fuesen puestas en poder del consignatario fuera del puerto de descarga se considerará que la entrega ha tenido lugar en el puerto de descarga.» De conformidad con esta disposición, un orden más lógico de los incisos *a*, *b* y *c* sería *c*, *a* y luego *b*.

Artículo 5

Comentarios generales

El único cambio de importancia efectuado en el texto actual del artículo 5 es la eliminación de la excepción de falta náutica que figuraba en el inciso *a* del párrafo 2 del artículo 4 de las reglas de 1924. Como se dio a entender en comentarios generales precedentes, todos los círculos comerciales del Reino Unido, navieros, cargadores y sus respectivos aseguradores, desean por igual que se mantenga la excepción de falta náutica. Además, la transferencia del riesgo al porteador, que entraña la supresión de esta excepción, modificará inevitablemente la estructura de los seguros del comercio marítimo, desplazando el seguro de la carga en perjuicio de los países en desarrollo. Por estas razones, se recomienda estudiar seriamente la posibilidad de restituir la excepción de falta náutica (en un sentido estricto que excluya la falta en la administración del buque); ello podría conseguirse mediante un párrafo nuevo a continuación del párrafo 3 que se ajustase a los lineamientos del texto establecido en el anexo. Debe hacerse notar que el porteador podrá valerse de esta excepción solamente cuando haya tomado todas las medidas razonables.

Párrafo 6

Las medidas previstas en este párrafo pueden dar lugar a una reclamación de avería gruesa, por ejemplo, cuando parte de la carga fuese echada al mar para salvar el resto. En esos casos, el porteador debería seguir siendo responsable por una contribución a la avería gruesa por la pérdida de la carga (lo que no ocurre con arreglo a la presente redacción de este párrafo). Ello podría lograrse mediante la adición de las palabras «excepto en los casos de avería gruesa y salvamento» después de la palabra «responderá» en la primera línea.

Artículo 6

A falta de toda discusión sobre los límites cuantitativos, no es posible realizar una elección final de las bases de la responsabilidad establecidas en las variantes A-E. En principio es preferible la versión más simple que figura

en la variante A, basada en el peso, que no trata por separado la responsabilidad por la demora.

En relación con la práctica del Reino Unido, cuando la parte con interés en la carga haya pagado salvamento e intente recuperar lo desembolsado del porteador, basándose en la culpa de éste, la reclamación estará sujeta a limitación por unidad. Este caso se da en algunos sistemas jurídicos, pero no en todos. Se sugiere, pues, que se redacte una disposición, ya sea en el artículo 6 o en el artículo relativo a la avería gruesa y al salvamento, a fin de que la parte con interés en la carga pueda resarcirse plenamente.

Artículo 7

A pesar de la redacción del párrafo 2 del artículo 10, sería conveniente mencionar en ambos artículos explícitamente al porteador efectivo. La mención del porteador efectivo debería armonizarse en todo el Convenio, por un principio general de redacción; actualmente existe la posibilidad de un conflicto entre el párrafo 2 del artículo 10 y, por ejemplo, los artículos 13 y 14.

Artículo 8

La pérdida del derecho a limitar la responsabilidad, según dispone el artículo 6, se refiere a la *pérdida, el daño o la demora*, por lo que se sugiere que se inserten esas palabras en lugar del término «daños» en los pasajes de este artículo en que figura.

Artículo 13

Párrafo 1

Se considera que las palabras «Cuando sea posible» de la tercera línea dan lugar a ambigüedades y causarán dificultades prácticas. La obligación de marcar o señalar las mercancías peligrosas no debería someterse a una condición, por lo que cabría eliminar esas palabras. Ello refleja las opiniones de las partes con interés en la carga en el Reino Unido. Cuando sea físicamente imposible cumplir este requisito por razones de hecho, la cuestión deberá ser resuelta por el derecho nacional.

Artículo 17

Párrafo 1

En lugar de «inexactitudes de esos datos» en la segunda frase se debería leer «inexactitudes *en* esos datos».

Artículo 20

Comentarios generales

La inaplicabilidad de la excepción de prescripción respecto de las reclamaciones por avería gruesa fue enérgicamente sostenida en relación con este artículo. El tema es objeto de estudio en los comentarios al artículo 24 (*infra*).

Párrafo 1

De las dos posibilidades, se considera esencial el plazo de un año. Se señala que en las circunstancias previstas en el inciso *b* del párrafo 1, un reclamante podría verse impedido de ejercer su acción por el transcurso del tiempo cuando el buque hubiese sido retenido por un período

mayor que el de prescripción y si las mercancías se hubiesen perdido luego de la liberación del buque.

Artículo 21

Inciso a del párrafo 2

Las palabras de la primera frase « se podrá interponer acción ante los tribunales de cualquier puerto de un Estado contratante en el cual . . . » pueden inducir a error : la jurisdicción del tribunal rara vez se limita a una zona portuaria. Deberían incluirse en cambio los siguientes términos : « se podrá interponer acción ante los tribunales del Estado contratante en cualquiera de cuyos puertos el buque . . . ». Se sugiere también extender la jurisdicción relativa a las acciones comprendidas en este Convenio, disponiendo en este inciso que las acciones podrán iniciarse también ante cualquier tribunal de un Estado contratante en que un buque de la misma empresa del buque que llevaba la carga hubiese sido legalmente embargado. Esta disposición sólo surtiría efectos cuando el embargo del buque de la misma empresa correspondiese a la jurisdicción de otro tribunal.

Artículo 24

Varios aspectos importantes de este artículo no han sido resueltos aún satisfactoriamente y, en el octavo período de sesiones del Grupo de Trabajo, el Reino Unido manifestó que desearía volver a analizar esta disposición. Como el proyecto de artículo 5 (Disposiciones generales sobre la responsabilidad del porteador) no se aplica a las pérdidas atribuibles a la responsabilidad en materia de avería gruesa, se consideró necesario incorporar una disposición (que aparece ahora como artículo 24) que aplica el Convenio a las reclamaciones relativas a la avería gruesa.

1) El artículo 24 no constituye una excepción de los términos del Convenio; por lo tanto, habría sido más adecuado ubicarlo en el texto de la segunda parte (responsabilidad del porteador) incorporándolo al artículo 5 o, preferiblemente, conservándolo como artículo separado.

2) Es importante que la excepción de prescripción del artículo 20 no se aplique respecto de una reconvención de la parte con interés en la carga contra el porteador, cuando el propósito de aquélla fuese que éste la indemnizara a fin de cubrir la obligación en que de otro modo incurriría de contribuir a la avería gruesa por pérdidas imputables al porteador. Esta situación se da cuando el ajuste por avería gruesa se completa una vez transcurrido el plazo de prescripción. De manera similar, el artículo 6 no debería aplicarse a las reclamaciones sobre la carga respecto de la contribución a la avería gruesa y al salvamento.

3) Otro método mediante el cual la parte con interés en la carga puede oponerse a contribuir a la avería gruesa es la interposición de una « excepción de equidad » a fin de que el porteador no se beneficie por un daño que ha causado, aprovechándose de una contribución a la avería gruesa de la parte con interés en la carga. Este segundo método de protección de los intereses del propietario de la carga no se refleja en la presente redacción del artículo 24 y, por inferencia, puede quedar excluido.

4) El artículo 24 debe ser objeto de otros dos cambios a fin de tener en cuenta el hecho de que : a) « las disposiciones relativas a la avería gruesa contenidas en el contrato de transporte o en las leyes nacionales » a las que se aplica el Convenio no se relacionan con el principio de la avería gruesa sino con el *ajuste* de avería gruesa; y b) este artículo debería aplicarse también a las reclamaciones en caso de salvamento, cuando intervinieran factores similares.

Se adjunta a esta nota un anexo en que figura un texto revisado en lugar del artículo 24, que se atendería a lo aducido en los párrafos 2, 3 y 4 *supra* y en el segundo párrafo de los comentarios sobre el artículo 6 *supra*.

Artículo 25

Párrafo 2

Se sugiere la inclusión de un nuevo párrafo 2 del artículo 25, que disponga que no se impondrá ninguna responsabilidad conforme al convenio cuando se aplique el Convenio de Atenas relativo al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje, de 1974. Este Convenio, cuando entre en vigor, se aplicará al equipaje acompañado, esto es al « equipaje » y al « equipaje de cabina » según se han definido en los párrafos 5 y 6 del artículo 1. (Al comentar precedentemente el párrafo 4 del artículo 1, se pidió una disposición específica a fin de aplicar este Convenio al equipaje no acompañado.)

ANEXO

A.—Propuesta de nuevo párrafo 3 del artículo 5

« Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1, cuando el porteador hubiese adoptado todas las medidas que pudieran considerarse razonables, no será considerado responsable por la pérdida, el daño o los gastos resultantes de errores en la navegación. »

B.—Propuesta de texto revisado del artículo 24

« Avería gruesa y salvamento »

« Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de las disposiciones relativas a la avería gruesa contenidas en el contrato de transporte o en las leyes nacionales.

» Con excepción de los artículos 6 y 20, las normas de este Convenio relativas a la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías determinarán asimismo si el consignatario puede resarcirse o negarse a contribuir a la avería gruesa o al salvamento. »

REPÚBLICA DEMOCRÁTICA ALEMANA

[Original : inglés]

Comentarios generales

Artículos 4 a 10

1. La República Democrática Alemana valora la labor cumplida desde 1969 por el Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo de la CNUDMI, que ha examinado el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos (Convenio de Bruselas de 1924) y el Protocolo por el que se modifica el Convenio (Protocolo de Bruselas de 1968), con el propósito de revisarlos, y que ha acabado por elaborar un proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías.

La República Democrática Alemana ve con satisfacción los esfuerzos reflejados en el proyecto, encaminados a armonizar el derecho internacional del transporte y a incluir en sus disposiciones normas atinentes a las nuevas tecnologías del transporte. La República Democrática Alemana apoya en particular los conceptos en que se basan los artículos 4 a 10. El artículo 4, concerniente a la responsabilidad obligatoria del porteador, desde el momento en que se hace cargo de las mercancías hasta el momento en que estas son entregadas, cubre el período en que, en la práctica, se produce la mayoría de los daños. En consecuencia, el artículo 10 establece la responsabilidad conjunta de los porteadores contratantes y de los porteadores efectivos. Estas estipulaciones deberían conservarse y precisarse aún más.

Comentarios sobre determinados artículos

2. A fin de contribuir a completar el proyecto de convenio, la República Democrática Alemana somete a consideración los siguientes comentarios :

Artículo 2

2.1. El párrafo 4 del artículo 2 excluye los contratos de fletamento del ámbito de aplicación de este convenio. Por consiguiente, el título del convenio no coincide con su contenido real. La República Democrática Alemana agradecería que se eliminase esta discrepancia mediante la incorporación de los contratos de fletamento al ámbito de aplicación del convenio, en consonancia con su título.

Artículo 6

2.2. En relación con la limitación de la responsabilidad a una suma determinada (artículo 6), la República Democrática Alemana se inclina por la variante B, complementada por la norma relativa al contenedor (inciso a del párrafo 2 de la variante C). Respecto de este artículo, opinamos que sería adecuado formular como sigue la última frase de la parte aplicable a todas las variantes :

« La suma a que se refiere el párrafo 1 del presente artículo se convertirá a la moneda nacional del Estado del tribunal ordinario o arbitral que conozca del asunto 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 o en la fecha del acuerdo con la parte interesada. »

La estipulación del proyecto de convenio se basa en la presunción de que toda reclamación sólo puede hacerse efectiva por vía judicial, en tanto que la práctica demuestra que gran número de litigios se resuelven por acuerdo de las partes interesadas.

Artículo 8

2.3. La República Democrática Alemana consideraría oportuno que se incluyese en el proyecto de convenio una norma general que responsabilizara al porteador por los actos y omisiones de sus empleados o agentes y, de ser así, el artículo 8 se modificaría a fin de que el porteador no tenga derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad respecto de los daños resultantes de los hechos culposos mencionados en este artículo, causados por el porteador o sus empleados o agentes.

Artículo 9

2.4. Con relación al párrafo 1 del artículo 9, la República Democrática Alemana sostiene que la referencia a « normas o disposiciones legales » sigue siendo confusa. Consideramos que esta disposición debería dejar en claro que estas normas y disposiciones legales no incluyen a las nacionales. Por consiguiente, la República Democrática Alemana propone que se limite el párrafo 1 del artículo 9 de modo que el porteador sólo tenga derecho a transportar mercancías sobre cubierta conforme a un acuerdo contractual expreso. Para el caso del transporte en contenedores debería agregarse otro párrafo al artículo 9 que dispusiese que el porteador tendrá derecho a transportar contenedores sobre cubierta sin un acuerdo contractual expreso siempre que se ajuste a las mismas disposiciones legales que rigen para el transporte bajo cubierta.

Artículo 11

2.5. La República Democrática recomienda que se suprima el párrafo 2 del artículo 11, ya que desde nuestro punto de vista jurídico, esta estipulación contradice el concepto de transporte directo. Cuando el porteador asume una obligación por un transporte completo, debe ser responsable también por el período total que abarca el contrato.

Artículo 18

2.6. La República Democrática Alemana sostiene que el artículo 18 debe sustentarse en una premisa elaborada en los siguientes términos :

« Cuando un porteador expida un documento distinto de un conocimiento de embarque, a petición del cargador, 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. »

A fin de tener en cuenta las tendencias del desarrollo internacional, el artículo 18 debería completarse de modo que abarcase los efectos jurídicos de esos documentos distintos del documento de embarque. La República Democrática Alemana propone la siguiente redacción :

« El porteador estará obligado a entregar las mercancías en el puerto de destino al consignatario designado en este documento.

» El cargador conserva el derecho de disponer de las mercancías hasta el momento en que lleguen al puerto de destino, a menos que haya transferido anticipadamente por escrito este derecho sin formular reserva alguna, al consignatario o a un tercero, y que haya informado al porteador de dicha transferencia.

» Si en este documento constasen las condiciones del transporte, ellas serán válidas a condición de que hayan sido notificadas o dadas a conocer de otra manera. »

Artículos 21 y 22

2.7. La República Democrática Alemana considera, respecto de los artículos 21 y 22, que convendría que éstos respondiesen a los siguientes criterios : a) para el

caso de un litigio resultante de un contrato de transporte o vinculado a éste, dicho litigio se ventilaría siempre ante el tribunal convenido por las partes en el contrato; o b) si se tratase de Estados que son partes en un tratado en que se regula la jurisdicción respecto de determinados litigios de conformidad con el derecho internacional, se aplicarían las disposiciones pertinentes del derecho internacional.

Este proyecto de convenio solamente daría al demandante el derecho de elección si las partes no hubiesen celebrado un acuerdo sobre la jurisdicción, o si los Estados donde las partes tuviesen su residencia o, a falta de ésta, su establecimiento principal, no estuviesen sujetos a obligaciones conforme al derecho internacional. Sería preferible limitar esta elección al tribunal del lugar de :

El puerto de carga, o

El puerto de descarga, o

El establecimiento principal del porteador.

Párrafo 2 del artículo 2 y párrafo 4 del artículo 5

2.8. Al editar el proyecto de convenio, debería considerarse también una vez más si, de conformidad con las definiciones del artículo 1, correspondería completar las especificaciones del párrafo 2 del artículo 2 y del párrafo 4 del artículo 5 mediante el término « el porteador efectivo ».

REPÚBLICA SOCIALISTA SOVIÉTICA DE BIELORRUSIA

[Original : ruso]

El proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías preparado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional contiene diversas disposiciones que suscitan dudas y requieren aclaración. Por lo que concierne al nombre del convenio, cabe señalar que la fórmula propuesta es demasiado amplia. Como se desprende del texto del convenio, éste aborda diversas cuestiones importantes relativas al contrato de transporte marítimo de mercancías, pero no todas. Convendría tener en cuenta este hecho cuando se concluya el proyecto.

Artículo 1

1. Parece desaconsejable incluir en el párrafo 4, en el que se define el término « mercancías », una disposición por la que se incluyen entre las « mercancías » los « animales vivos ».

2. En la definición del término « contrato de transporte » que aparece en el párrafo 5 debería estipularse que el contrato habrá de hacerse por escrito.

Artículo 2

Al final del párrafo 4, que contempla la aplicación del convenio, debería sustituirse el punto por una coma y añadirse las palabras « a menos que éste sea un fletador ».

Artículo 4

Puede suprimirse la última parte del párrafo 1, que empieza con las palabras « en el puerto de carga », toda

vez que el período durante el cual las mercancías están a cargo del porteador viene definido en el párrafo 2 del presente artículo.

Artículo 5

1. No parece tener sentido la inclusión del párrafo 5 en este artículo, ya que cabe suponer que en el párrafo 1 se establece, sobre la base del principio general, que el porteador está exento de culpa y, por lo tanto, exonerado de cualquier responsabilidad cuando los daños resulten de los « riesgos especiales » inherentes al transporte de animales vivos.

2. El párrafo 6, que exime al porteador de toda responsabilidad por 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, requiere aclaración. En concreto, el criterio de « razonabilidad » puede surtir, en este caso, un efecto adverso sobre el cumplimiento de las normas tradicionales de navegación por parte de los capitanes de buques mercantes, inclusive la prestación de asistencia a barcos en peligro.

Artículo 6

La opción X de la variante D —« del flete »— debe preferirse a efectos de futuro examen de este artículo, en el que se establecen los límites de la responsabilidad.

Artículo 8

Deberían suprimirse las palabras « o imprudentemente y con conocimiento de que probablemente ocurrirían tales daños » que aparecen al final de la primera oración, dado que sería extremadamente difícil demostrar la existencia de estas circunstancias subjetivas.

Artículo 9

1. Sería de desear que se concretara más el párrafo 1 mediante referencia a las reglas o disposiciones aplicables de la legislación de un país determinado, por ejemplo, « el país del puerto de carga ».

2. Probablemente sería aconsejable que se hicieran algunos cambios formales en el párrafo 3 y, en particular, que se formulase de manera más clara su disposición principal, en el sentido de que los artículos 6 y 8 se aplicasen cuando las mercancías se hubiesen transportado ilegalmente sobre cubierta y se hubieran producido las pérdidas, daños de las mercancías o las demoras en la entrega que resulten solamente del transporte sobre cubierta.

3. La consignación en el conocimiento de embarque de que las mercancías han sido transportadas sobre cubierta constituye un elemento importante en la relación entre el cargador y el consignatario y en la relación entre el porteador y el propietario de las mercancías. En consecuencia, sería aconsejable que se incluyese una disposición de esta índole al principio del artículo 9 o en el artículo 15.

Artículo 11

Parece aconsejable que en el párrafo 1 se incluya una disposición en la que se definan más concretamente las

situaciones contempladas en los artículos 10 y 11 y en la que se indique que estos artículos se refieren a casos en los que el contrato contiene una cláusula especial y que el porteador está realizando únicamente la parte del transporte estipulada.

Artículo 16

Debería incluirse una disposición al final del párrafo 1, según la cual y con determinadas condiciones, el porteador estuviera autorizado a incluir en el conocimiento de embarque una reserva apropiada con respecto a los datos relativos a las mercancías sobre las cuales tuvieran motivos de duda o que no hubiera podido verificar.

Artículo 17

1. Probablemente podría suprimirse el párrafo 3, toda vez que la cuestión que en él se aborda puede resolverse de conformidad con las disposiciones de la legislación nacional.

2. También puede omitirse el párrafo 4, puesto que en el artículo 8 ya se prevé la resolución de las cuestiones a que aquél se refiere.

Artículo 19

1. El tiempo utilizado en el párrafo 2, al igual que en los párrafos 1 y 5, para calcular el plazo en el que el consignatario debe dar aviso por escrito al porteador debería uniformarse, especificando el momento de « la entrega de las mercancías al consignatario ».

2. Sería aconsejable que el párrafo 6 incluyese una disposición por la que el aviso dado al porteador se considerase también válido en relación con un porteador efectivo que hubiese realizado parte del transporte.

Artículo 20

El párrafo 3 debería redactarse igual que el párrafo 2 del artículo 22 de la Convención de 1974 sobre la Prescripción en la Compraventa Internacional de Mercaderías, que dice lo siguiente : « El deudor podrá, en cualquier momento durante el curso del plazo de prescripción, prorrogarlo mediante declaración por escrito hecha al acreedor. Dicha declaración podrá ser reiterada ».

Artículo 21

La inclusión de este artículo en el texto del convenio no parece tener sentido, puesto que el problema de jurisdicción que aborda es demasiado complejo y ajeno al ámbito del convenio. La resolución de este problema debería dejarse evidentemente a las disposiciones de la legislación nacional. Se podría prever que la regla relativa a la jurisdicción contenida en los incisos *a*, *b*, *c* y *d* del párrafo 1 se aplicara cuando en el propio contrato de transporte no se determinase el tribunal competente.

Artículo 22

La inclusión de este artículo en el proyecto es de valor dudoso, toda vez que la utilización —en relación con contratos de transporte marítimo de mercancías— del procedimiento de arbitraje ampliamente reconocido, que ofrece diversas ventajas en comparación con los procedi-

mientos judiciales, especialmente la de ser más eficiente, más simple y mucho menos oneroso, podría resultar en un fracaso.

REPÚBLICA SOCIALISTA SOVIÉTICA DE UCRANIA

[Original : ruso]

La unificación de las normas internacionales en materia de transporte marítimo es, como se sabe, una de las principales funciones asignadas por la Asamblea General de las Naciones Unidas a la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional. El texto del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías elaborado por el Grupo de Trabajo pertinente de la CNUDMI puede considerarse una medida concreta para cumplir esa función.

Evidentemente, el texto de este proyecto de convenio, así como las observaciones y comentarios que presenten los gobiernos de los Estados Miembros de las Naciones Unidas, servirán de base para continuar la preparación del proyecto de convenio en los períodos ordinarios de sesiones de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional. Por tanto, es oportuno presentar una serie de observaciones sobre algunas disposiciones del proyecto de convenio.

Título del proyecto de convenio

Del texto del proyecto de convenio, en particular del párrafo 4 del artículo 2, donde se establece que las disposiciones del convenio no serán aplicables a los contratos de fletamento, se desprende que la esfera de aplicación del Convenio elaborado será hasta cierto punto limitada, es decir, que el convenio no reglamentará todas las cuestiones relacionadas con el transporte marítimo de mercancías. Es lógico que esto se refleje en el título del proyecto de convenio. Por ejemplo, éste podría denominarse « Convenio internacional para la unificación de algunas normas internacionales relativas al transporte marítimo ».

Artículo 1

En la definición de la expresión « contrato de transporte » (párrafo 5) habría que especificar que ese contrato debe haberse celebrado por escrito. Ello evitaría posibles errores de interpretación respecto de esa expresión.

Artículo 5

La disposición en virtud de la cual el porteador no respondería de los daños a las mercancías que fueran resultado de la adopción de medidas sólo *razonables* para el salvamento de las mercancías en el mar (párrafo 6) suscita una serie de dudas en cuanto a su aplicación práctica, tanto directamente en las operaciones marítimas como en la dilucidación de controversias específicas, dada la vaguedad e imprecisión del término « razonable ».

Artículo 6

Como base para el ulterior examen de la cuestión de los límites de la responsabilidad del porteador se propone elegir la variante D con la opción « X ».

Artículo 8

En los dos proyectos de artículo se debería eliminar la frase « o imprudentemente y con conocimiento de que probablemente ocurrirían tales daños », porque en la práctica el término « imprudencia » equivale al término « negligencia », y la frase « con conocimiento de que probablemente ocurrirían tales daños » sólo puede provocar una serie de complicaciones en cuanto a su interpretación.

Artículo 9

Al final del párrafo 1 se podría agregar la frase « del país del puerto de embarque ». De esta manera se precisarían cuáles son las normas y disposiciones legales precisas que se aplicarían.

Artículo 15

En el párrafo 2 de este artículo, se debería señalar que el hecho de que la carga se transporte sobre cubierta debe figurar en el conocimiento. Esta anotación puede adquirir gran importancia en caso de plantearse controversias.

Artículo 19

En el párrafo 2 de este artículo, después de las palabras « siguientes a la entrega » habría que agregar las palabras « de la carga al consignatario ». Así se indicaría con más precisión el momento inicial del recuento del plazo para la presentación del aviso por escrito por el consignatario.

Artículo 21

Dado que el problema de la jurisdicción es muy complicado y rebasa el marco del convenio proyectado, se debería eliminar el texto de este artículo del proyecto de convenio, teniendo en cuenta que estas cuestiones se resolverán en el ámbito de las legislaciones nacionales correspondientes.

Artículo 22

En las disposiciones de este artículo se establece toda una serie de posibles lugares para incoar el procedimiento arbitral, con lo cual se da al demandante amplias posibilidades para elegir a voluntad un lugar determinado. Sin embargo, esto puede suscitar serios obstáculos a la aplicación del procedimiento arbitral en el examen de las controversias relacionadas con el transporte marítimo de cargas. Por tal motivo, convendría excluir el texto de este artículo del proyecto de convenio y limitarse a reconocer en él las cláusulas de arbitraje que figuran explícitamente en el contrato de transporte marítimo.

SIERRA LEONA

[Original : inglés]

Artículo 1**Párrafo 1**

La definición de porteador parece abarcar a la parte contratante o a su agente. Si es así, ¿ por qué se debe utilizar el término « agentes » con un significado distinto del de « porteador », por ejemplo, en el párrafo 1 del artículo 5 ? Si no se quiere que la definición de porteador

que figura en el párrafo 1 del artículo 1 abarque al « agente », debe añadirse la frase « o por su cuenta » después de la palabra « nombre ».

Artículo 5**Párrafo 1**

Véase el comentario al párrafo 1 del artículo 1.

Párrafo 4

Como el porteador es siempre invariablemente el propietario o el capitán del buque, ¿ no debería corresponder la carga de la prueba de la atención debida al porteador que conoce las circunstancias relacionadas con el incendio, en lugar de que el demandante tenga que demostrar culpa o negligencia ? Se considera que en este caso debe aplicarse el principio *res ipsa loquitur* del *common law*. Véanse los párrafos 5 y 7 del artículo 5 en que se impone la carga de la prueba al porteador.

Párrafo 6

Este artículo adopta el concepto de avería simple del *common law*. Guarda silencio con respecto a la avería gruesa, con lo que el cargador o consignatario quedan sin recursos en el Convenio en relación con un acto de avería gruesa del porteador. No basta con dejar librada la cuestión de la avería gruesa a las estipulaciones de los contratos de transporte marítimo o a las leyes nacionales. Si el Convenio satisface el interés del porteador exonerándolo de responsabilidad en el caso de la avería simple, debería considerar también el interés del cargador o consignatario que puede no estar tan familiarizado con las leyes de transporte marítimo como el porteador en cuanto a las disposiciones adecuadas sobre la avería gruesa.

Artículo 6

Se prefiere la variante E.

Artículo 20**Párrafo 1**

El plazo de prescripción que figura en este artículo debe ser de dos años.

Artículo 22**Párrafo 4**

Se considera que debe suprimirse esta cláusula. Las disposiciones sobre arbitraje que figuran en el Convenio sólo deben aplicarse cuando las partes han guardado silencio acerca del arbitraje. Las partes deben estar en libertad de fijar *por anticipado* cuál es la mejor manera de arbitrar una controversia que surja entre ellas. El párrafo 5 del artículo 22 no afecta a la cuestión ya que se refiere a un acuerdo de arbitraje celebrado *después* de haberse planteado la controversia.

Artículo 23**Párrafo 1**

Se considera que debe suprimirse este artículo. No debe permitirse que los contratos dejen sin efecto disposiciones del Convenio.

Parrafo 3

El Convenio debe aplicarse automáticamente a los conocimientos de embarque en que no se mencione al Convenio y que no contengan disposiciones contrarias a las del Convenio.

SUECIA

[Original : inglés]

Observaciones generales

Desde el momento mismo en que se tomó la iniciativa de revisar el Convenio de 1924¹ en la UNCTAD y la CNUDMI, el Gobierno sueco ha seguido con sumo interés la formulación de un nuevo régimen internacional que regule el transporte marítimo de mercancías. El Gobierno sueco comprueba con gran satisfacción que el examen detallado que de esta cuestión ha llevado a cabo el Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo ha permitido redactar el proyecto de un nuevo convenio que, desde un punto de vista tanto técnico como sistemático, se ajusta a la reglamentación internacional moderna de otros modos de transporte. El Gobierno sueco considera en general aceptables las normas del proyecto de convenio y acogería con agrado un nuevo convenio internacional basado en esas normas.

El Gobierno sueco reconoce que en muchos aspectos fundamentales el proyecto de convenio es el resultado de transacciones cuidadosamente discutidas. Como es de suma importancia que el convenio, cuando sea aprobado, pueda llegar a tener el mismo apoyo universal de que goza el Convenio de 1924, es de esperar que en los próximos debates sobre el proyecto el equilibrio así conseguido no se pierda.

Observaciones sobre determinados artículos

Artículo 5

Una de las cuestiones fundamentales del proyecto de convenio es el régimen de responsabilidad que en él se establece, particularmente en su artículo 5. Desde el punto de vista jurídico, las normas que se enuncian en el proyecto constituyen decididamente un adelanto en comparación con el régimen de responsabilidad del Convenio de 1924. Se ha ampliado el período obligatorio de responsabilidad con objeto de que abarque todo el tiempo que las mercancías estén en poder del porteador, sus empleados o sus agentes. El artículo 5 instituye un sistema de presunción de culpa con arreglo al cual recae sobre el porteador la responsabilidad civil por los actos de sus empleados y agentes, y además no incluye las exenciones propias del transporte marítimo que establece el Convenio de 1924. Se han resuelto de manera positiva las dudas que hay en lo que respecta a la responsabilidad del porteador por demora en la entrega. Se han eliminado las ambigüedades actuales en lo concerniente a la responsabilidad por no estar el buque en condiciones de navegar.

¹ Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, hecho en Bruselas el 25 de agosto de 1924.

Se pueden discutir las razones en que se basa la regla de la carga de la prueba en caso de incendio, enunciada en el párrafo 4 del artículo 5. Sin embargo, el Gobierno sueco considera que esta norma debe mantenerse por ser un elemento importante de la solución de transacción.

Las consecuencias económicas del régimen de responsabilidad que se propone son difíciles de evaluar con exactitud por no haber datos precisos. Con el sistema propuesto, una parte importante de la indemnización por la pérdida o los daños de las mercancías, que hasta el momento ha sido absorbida por el seguro marítimo de la carga, será cubierta finalmente por el seguro mutuo (P & I) del porteador, pero no por esto dejará de ser necesario el seguro marítimo de la carga. Por varias razones, los propietarios de las mercancías seguirán cubriendo sus riesgos con un seguro de la carga. Pero a su vez las reclamaciones de los aseguradores marítimos de la carta contra los aseguradores del seguro mutuo aumentarán, lo que desde un punto de vista puramente económico tiene sus desventajas. En consecuencia, se puede prever que las primas del seguro de la carga disminuirán mientras que las primas del seguro mutuo de los porteadores aumentarán, aumento que probablemente se reflejará en los fletes. Según las estimaciones hechas por el sector sueco de los seguros, probablemente la disminución de las primas del seguro marítimo compensarán totalmente el aumento de las primas del seguro mutuo de los porteadores.

A la vista de lo anterior, parece probable que la redistribución de los riesgos tendrá como resultado un cierto aumento de los costos globales de transporte, por lo menos hasta que el sector de los seguros haya adquirido suficiente experiencia en el funcionamiento del nuevo sistema. Sin embargo, hay que señalar en este contexto que las estimaciones del posible efecto neto de una redistribución de los riesgos como la propuesta en el proyecto indican que el aumento de los costos globales de transporte no pasaría del 0,5 % al 1 % del flete. Además debe mencionarse que estudios realizados recientemente en los Estados Unidos sobre el transporte de las importaciones y exportaciones estadounidenses en buques de línea regular han llegado a la conclusión de que todos los costos de las mercancías perdidas o dañadas (los costos sufragados por los propietarios de la carta, los porteadores y los aseguradores, así como los costos administrativos de los procedimientos de reclamación) suman menos del 0,5 % del valor de los productos importados y exportados.

Tras haber evaluado las ventajas desde el punto de vista jurídico del propuesto sistema de responsabilidad y sus posibles inconvenientes desde el punto de vista económico, y teniendo en cuenta la conveniencia de que el nuevo convenio llegue a recibir un apoyo universal, el Gobierno sueco cree que puede aceptar el sistema de responsabilidad instituido en el proyecto. Hay otra consideración importante que hay que tener en cuenta en este contexto. Hoy día el transporte internacional de mercancías se efectúa cada vez más utilizando varios medios de transporte. Si se eliminan las peculiaridades del régimen jurídico que actualmente regula el transporte marítimo y se ajusta ese régimen a los que rigen otros modos de transporte, se preparará el camino para el

establecimiento de un sistema uniforme de transporte multimodal de la carga.

Artículo 6

El último aspecto mencionado también tiene importancia en relación con el sistema de limitación de la responsabilidad que se establece en el artículo 6. Los convenios que regulan otros modos de transporte utilizan el concepto de límite por kilogramo para determinar la responsabilidad por pérdida o daños de la carga. En cuanto a la demora, el Convenio de Varsovia relativo al transporte aéreo internacional² utiliza el mismo concepto de límite por kilogramo, mientras que el Convenio referente al transporte por ferrocarril y la Convención sobre el transporte por carretera utilizan el concepto de límite relacionado con el flete.

Un sistema de limitación basado en el peso de la carga perdida o dañada tiene varias ventajas desde el punto de vista de la claridad y la lógica. Elimina las ambigüedades que afectan actualmente al concepto de «unidad», que todavía da origen a muchas dudas y litigios. Además, parece obvio que el monto del límite debería ser el mismo independientemente de que las mercancías se hayan embalado en una gran caja o en cien cajas pequeñas. Por estas razones, y para que el nuevo convenio se ajuste al sistema establecido para otros modos de transporte, el Gobierno sueco apoya la variante A y, como segunda solución, la variante B del proyecto de artículo 6.

Se sugiere que el límite se fije en francos oro (llamados francos Poincaré). Sin embargo, desde que el Grupo de Trabajo terminó su labor se ha puesto de manifiesto que ya no es posible expresar estos límites en unidades de oro. Por lo tanto, el Gobierno sueco propone que el límite se fije en derechos especiales de giro, según los define el FMI. Esta fue la solución adoptada en septiembre de 1975 en la conferencia diplomática convocada por la OACI para revisar el Convenio de Varsovia.

Artículo 20

Con respecto al plazo de prescripción (párr. 1 del artículo 20), el proyecto contiene dos variantes. En principio el Gobierno sueco se inclina por un plazo de dos años. La experiencia confirma que el plazo actual de un año suele ser demasiado corto para celebrar negociaciones o iniciar un procedimiento legal. Aunque en el proyecto se prevé la posibilidad de prorrogar ese plazo (véase el párr. 3), a veces los propietarios de la carga o sus aseguradores han tenido dificultades para conseguir que el porteador o su asegurador acepte prorrogar el plazo. Por otra parte, el efecto muy limitado que tiene el no dar aviso de la pérdida, los daños o la demora (párr. 1 del artículo 19) ha llevado a veces a que haya abusos por parte del propietario de la carga, que puede no informar de la reclamación al porteador hasta uno de los últimos días del plazo de prescripción. Por estas razones, el Gobierno sueco sugiere que la CNUDMI estudie la posibilidad de combinar un plazo de dos años con otra disposición que exija que el propietario de la

carga, para que pueda conservar su derecho de acción contra el porteador, deberá informar a éste de su reclamación en un plazo más corto, cuando todavía es posible determinar los hechos y reunir pruebas.

Artículo 21

El artículo 21 relativo a la jurisdicción sólo permite entablar demandas en los Estados contratantes. Sobre todo durante el período inmediatamente siguiente a la entrada en vigor del convenio, esta disposición tendrá efectos negativos a menos que se fije en una cifra muy alta el número de ratificaciones que se exigirán para que el convenio entre en vigor. Aparte de esto, si se entablase una demanda en un Estado no contratante, sería tentador para el tribunal que conociera de ella ignorar las disposiciones del convenio si esto supusiera tener que abandonar el caso, incluso aunque entre el contrato de transporte y aquel Estado hubiese una relación clara (por ejemplo, si el lugar de destino está situado en ese Estado no contratante). Por estas razones, el Gobierno sueco sugiere que se supriman en la tercera línea del párrafo 1 y en la segunda del apartado a del párrafo 2 la palabra «contratante» y en la cuarta línea del párrafo 3 la palabra «contratantes».

UNIÓN DE REPÚBLICAS SOCIALISTAS SOVIÉTICAS

[Original : ruso]

Titulo del Convenio

Puesto que en el Convenio no se tratan todos los problemas de la reglamentación del transporte marítimo de mercancías sino solamente algunos, si bien es cierto que éstos figuran entre los más importantes, convendría que ello se reflejara en el título, que en su forma actual parece demasiado general.

Artículo 1

a) La referencia que se hace en el párrafo 4 al hecho de que las «mercancías» incluyen los «animales vivos» parece inútil, sobre todo si se ha de conservar en alguna forma (véase *infra*) el párrafo 5 del Artículo 5, que trata especialmente de las condiciones del transporte del citado tipo de mercancías.

b) En el párrafo 5, se propone que se establezca que los contratos de transporte se concierten en forma escrita (por ejemplo, se podría decir «por contrato de transporte se entenderá aquel contrato escrito...»).

Artículo 2

Al final de la segunda frase del párrafo 4 se propone que se agregue lo siguiente : «siempre que éste (el titular del conocimiento) no sea el fletador según el contrato de fletamento».

Artículo 4

No es de excluir la posibilidad de que, conforme a la presente definición del «período de responsabilidad» del porteador («transporte de mercancías»), surjan dudas acerca de si el porteador responde o no de las mercancías que haya recibido para su transporte no en

² Convenio para la unificación de determinadas reglas relativas a transporte aéreo internacional, hecho en Varsovia el 12 de octubre de 1929.

el « puerto de carga », sino en otro lugar, o bien, si responde de las mercancías mientras se encuentren en el puerto de trasbordo (admisible con arreglo a los artículos 10 y 11), etc.

A fin de evitar tales dudas, quizás convendría suprimir en el párrafo 1 la última parte de la frase, o sea, a partir de las palabras : « en el puerto de carga . . . », teniendo en cuenta que, en el fondo, el « período de transporte », es decir, el período durante el cual las mercancías están bajo la custodia del porteador, está determinado en el párrafo 2.

Artículo 5

a) El párrafo 5 parece excesivamente complicado y hasta quizá sea innecesario : cuando los daños son consecuencia de « riesgos especiales », orgánicamente inherentes al transporte de animales vivos, es evidente que el porteador quedará exento de responsabilidad en virtud del principio general (párrafo 1), puesto que no hay falta de su parte.

b) La regla que figura en el párrafo 6, a saber, que el porteador no responderá de los daños que sufra la mercancía a consecuencia de la adopción de medidas *razonables* para el salvamento de los bienes, podría dar lugar en la práctica a diversas controversias : sobre el criterio de la *razonabilidad*, sobre la opción entre el salvamento de vidas humanas, por un lado, y el salvamento de mercancías, por el otro, y, en definitiva, podría influir negativamente en el cumplimiento, por parte de los capitanes de los buques mercantes, de las leyes tradicionales de la navegación marítima en lo relativo a la prestación de auxilio a otros buques en peligro.

c) Se propone que en el próximo período de sesiones de la CNUDMI se estudie si se debe conservar o no en el nuevo Convenio la norma, actualmente vigente en el derecho marítimo, relativa a los denominados « errores de navegación », introduciendo en ella ciertas enmiendas, que eliminen las ambigüedades que hasta el presente han dificultado su aplicación : en su forma modificada esa norma podría establecer que « el porteador quedará exento de responsabilidad por la pérdida o el daño de las mercancías o la demora en su entrega, si prueba que han sido provocados por errores en la conducción del buque ».

Es evidente que la eliminación total de esa norma entrañaría un aumento significativo del grado de riesgo para el porteador, un acentuado aumento del costo de los buques, etc.; además, hasta ahora no se han estudiado debidamente las consecuencias económicas de tal redistribución de los riesgos.

Artículo 6

a) De las distintas variantes propuestas en el proyecto, es preferible tomar como base para el examen la variante D (con la opción « X » que dice « del flete »).

b) Sería conveniente prever en este artículo (tomando como modelos el párrafo 5 del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924, o el artículo 2 del Protocolo de Bruselas de 1968) una estipulación relativa a los casos en que el cargador hubiera comunicado el carácter y el precio de las mercancías y éstos figuraran en el conocimiento o en otro documento probatorio del contrato de transporte.

Artículo 8

Con arreglo al proyecto, las posibles causas de pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad del porteador podrían ser no solamente la premeditación de sus actos, sino la comisión inconsiderada de actos con conocimiento de que probablemente causarían daños. En el fondo, esta referencia a la « imprudencia » no significa más que utilizar otra palabra para decir « negligencia ». En cuanto al « conocimiento de que probablemente ocurrirían tales daños », en la práctica sería excepcionalmente difícil demostrar que tal « probabilidad » estaba fuera del alcance del « conocimiento » o de la previsión del porteador. En consecuencia, podría presentarse en la práctica una situación en la cual la norma destinada a limitar el grado de responsabilidad del porteador, que se aplica precisamente en caso de negligencia (párrafo 1 del artículo 5), resultaría inaplicable con motivo de su negligencia.

Por las razones expuestas se propone que se supriman en el artículo 8 las palabras « o imprudentemente y con conocimiento de que probablemente ocurrirían tales daños ».

Artículo 9

a) En el párrafo 1 de este artículo (y del artículo 15) conviene indicar que el hecho del transporte de mercancías sobre cubierta debería anotarse en el conocimiento : tal anotación tiene importancia tanto para las relaciones recíprocas entre el porteador y el propietario de la carga, como para las relaciones recíprocas entre el cargador (vendedor) y el consignatario (comprador), en particular en lo que atañe al seguro de la carga, a las operaciones bancarias, etc.

b) Del mismo modo, en el párrafo 1 habría que precisar cuál es el país cuyas disposiciones legales se mencionan (por ejemplo, « el país del puerto de carga »).

c) No parece suficientemente clara la redacción del párrafo 3 y, en particular, al modificarla habría que expresar con mayor precisión el sentido principal de su primera cláusula que, como es comprensible, consiste en que las disposiciones del artículo 6 (al igual que las del artículo 8) sean aplicables en el caso de que la carga no haya sido instalada correctamente en cubierta, y la pérdida o el daño, o la demora en la entrega, sean exclusivamente consecuencia directa del transporte de la carga en cubierta.

Artículo 11

A fin de definir más exactamente las situaciones previstas en este artículo y en el artículo 10, se podría precisar, al comienzo del párrafo 1 del artículo 11, que se refiere a los casos en que el contrato de transporte contenga una *cláusula especial* (en lugar de « estipule ») que disponga que el porteador realizará únicamente una parte *concretamente especificada* del transporte (en lugar de decir simplemente « una parte del transporte »).

Artículo 16

En el párrafo 1 de este artículo se sobreentiende, pero no se afirma directamente, el derecho del porteador a

introducir en el conocimiento, en determinadas circunstancias, una estipulación sobre los datos de la carga de que tuviera motivos para considerar dudosos o que no hubiera podido verificar. Por tanto, habría que completar el final de este párrafo con una referencia directa al hecho de que, en las condiciones citadas, « el porteador *podrá introducir en el conocimiento las estipulaciones correspondientes* junto con la constancia expresa de esos motivos o inexactitudes, o de la falta de medios razonables de verificación ».

Artículo 17

Se propone que se supriman los párrafos 3 y 4 de este artículo, por cuanto la solución de las cuestiones mencionadas en el primero de estos párrafos se deja, sin perjuicio de la uniformidad, a las normas del derecho interno, al tiempo que las cuestiones tratadas en el párrafo 4 pueden resolverse satisfactoriamente con las disposiciones del artículo 8.

Artículo 19

a) En los párrafos 1, 2 y 5 de este artículo se indica el momento en que debe comenzar a contarse el plazo para el aviso por escrito que debe dar el consignatario al porteador, a saber : « el momento de la entrega de las mercancías al consignatario » (párrafos 1 y 5), o « los diez días siguientes a la entrega » (párrafo 2). En el texto ruso el término que traduce « entrega » difiere en los párrafos 1 y 5, por una parte, del empleado en el párrafo 2, por otra.

Teniendo en cuenta los diversos sentidos asignados a estos conceptos en el proyecto de Convenio (véase el artículo 4), sería correcto unificar la terminología y hablar también en el párrafo 2 de « la entrega de las mercancías al consignatario ».

b) En el párrafo 6 convendría precisar que se considera que el aviso dado al porteador también es válido con respecto al porteador efectivo que ha participado en la ejecución del transporte.

Artículo 20

Se propone que se modifique el párrafo 3, redactándolo de modo análogo al párrafo 2 del artículo 22 de la Convención sobre la prescripción en materia de compraventa internacional de mercaderías, de 1974, que establece que « El deudor podrá en cualquier momento durante el curso del plazo de prescripción prorrogarlo mediante declaración por escrito hecha al acreedor. Dicha declaración podrá ser reiterada ».

Artículo 21

Se desprende de este artículo que son múltiples los órganos jurídicos, con sede en diversos países, ante los cuales pueden entablarse acciones en relación con el contrato de transporte y la elección del órgano jurídico dependería enteramente del criterio del demandante, lo que significaría una grave incertidumbre para la otra parte, es decir, el demandado.

Es a todas luces evidente que esta disposición desconoce el principio de la igualdad de las partes y del justo equilibrio entre sus derechos e intereses.

Además, tal disposición se opondría a los términos de los acuerdos internacionales concertados por una serie de países, que contienen normas imperativas sobre jurisdicción en el caso de pleitos entre las organizaciones de esos países, entre ellos, los pleitos relacionados con el transporte marítimo de mercancías (por ejemplo, la Convención sobre cuestiones de arbitraje, del año 1972, ratificada ya por ocho países miembros del Consejo de Asistencia Económica Mutua (CAEM)).

En lo que respecta concretamente a la disposición del párrafo 2, relativa al embargo de los buques, en caso de que se mantenga este párrafo sería imprescindible expresar con toda precisión que esta disposición no es aplicable a los buques de propiedad del Estado.

Teniendo en cuenta todo lo que precede, así como el hecho de que el problema de la jurisdicción (« la delimitación de la competencia internacional »), que es un problema permanente y sumamente complicado, excede del ámbito del objeto reglamentable por el nuevo Convenio, sería más aconsejable renunciar a incluir en él este artículo, dejando la solución de este problema —sin perjuicio de la uniformidad— a las normas de la legislación interna.

Otra posibilidad consistiría en prever que las disposiciones sobre competencia, que figuran en los apartados a a d del párrafo 1, tendrán aplicación en caso de que en el contrato de transporte no se hubiese establecido cuál será el tribunal competente.

Artículo 22

Varias de las observaciones formuladas acerca del artículo 21 (véase *supra*) se aplican al artículo 22, referente al arbitraje. Además, la disposición del artículo 22 sobre la multiplicidad de los posibles lugares de incoación del procedimiento arbitral permite una opción todavía más amplia, a discreción del demandante, que la disposición del artículo 21 sobre la jurisdicción (en lo que respecta al lugar efectivo de celebración del arbitraje, sus formas, a saber, arbitraje especial o arbitraje institucional, etc.).

En la práctica la adopción del artículo 22 podría conducir a la renuncia del uso del procedimiento arbitral (de conformidad con los contratos de transporte marítimo) cuya utilidad está generalmente reconocida, por ejemplo, en el marco de las Naciones Unidas, y que, entre otras cosas, se caracteriza por su efectividad y sencillez y por exigir menos trámites engorrosos y menos gastos que el procedimiento judicial.

Teniendo en cuenta lo que antecede, se propone que se suprima por completo este artículo del proyecto, o que se limite a reconocer las cláusulas arbitrales contenidas en los contratos de transporte marítimo.

III.—Comentarios de los organismos especializados

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

[Original : inglés]

No se formulan comentarios específicos sobre el proyecto de artículos preparado por el Grupo de Trabajo; en cambio, para su información, se envían copias de los

cuatro protocolos que modifican el Convenio de Varsovia de 1929 así como de dicho convenio, con las modificaciones de La Haya (1955) y de ciudad de Guatemala (1971), que fueron aprobadas en la Conferencia Internacional de Derecho Aéreo celebrada con los auspicios de la OACI en Montreal del 3 al 25 de septiembre de 1975¹. Estos instrumentos fueron aprobados por el voto afirmativo de más de dos tercios de los miembros de la Conferencia, integrada por delegaciones de 67 Estados.

El Protocolo de Montreal N.º 4 puede ser de interés particular para el Grupo de Trabajo, pues se refiere primordialmente al transporte aéreo de carga. Los rasgos básicos de ese instrumento son :

a) La simplificación de la documentación, que permite sustituir la carta de porte aéreo por « cualquier otro medio que dejare constancia de la información relativa al transporte que haya de efectuarse », permitiendo así el uso de sistemas de elaboración electrónica de datos y por computadoras (artículo III);

b) La introducción del régimen de « responsabilidad objetiva » del porteador, con excepciones limitadas (artículo IV);

c) El límite de la responsabilidad no fue incrementado; no obstante, ya no se expresa utilizando una cláusula oro sino valiéndose de los Derechos Especiales de Giro del Fondo Monetario Internacional; sin embargo, los Estados que no son miembros del Fondo Monetario Internacional podrán declarar que en los procedimientos judiciales seguidos en su territorio se exigen los límites de la responsabilidad conforme al franco Poincaré tradicional, consistente de 65,5 miligramos de oro con ley de 900 milésimas (artículo VII).

Protocolo de Montreal N.º 4 que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929 modificado por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955

LOS GOBIERNOS FIRMANTES,

CONSIDERANDO que es deseable modificar el Convenio ...

HAN CONVENIDO lo siguiente :

CAPÍTULO I

MODIFICACIONES AL CONVENIO

Artículo I

...

Artículo II

...

¹ Los textos completos de los protocolos figuran en las siguientes publicaciones de la OACI : Protocolo que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955. Firmado en la ciudad de Guatemala el 8 de marzo de 1971. OACI, 1971, Doc. 8932. Protocolo adicional N.º 1 ..., firmado en Montreal el 25 de septiembre de 1975. OACI, 1975, Doc. 9145. Protocolo adicional N.º 2 ..., firmado en Montreal el 25 de septiembre de 1975. OACI, 1975, Doc. 9146. Protocolo adicional N.º 3 ..., firmado en Montreal el 25 de septiembre de 1975. OACI, 1975, Doc. 9147. Protocolo de Montreal N.º 4 ..., firmado en Montreal el 25 de septiembre de 1975. OACI, 1975, Doc. 9148.

Artículo III

En el Capítulo II del Convenio se suprime la Sección III (artículos 5 a 16) y se sustituye por la siguiente :

« Sección III. Documentación relativa a las mercancías

» Artículo 5

» 1. En el transporte de mercancías, se expedirá una carta de porte aéreo.

» 2. Cualquier otro medio que dejare constancia de la información relativa al transporte que haya de efectuarse, podrá, con el consentimiento del expedidor, sustituir a la expedición de la carta de porte aéreo. Si se dejare constancia de dicha información por esos otros medios, el transportista, si así lo solicitare el expedidor, entregará a éste un recibo de las mercancías que permita la identificación del embarque y el acceso a la información contenida en el registro conservado por esos otros medios.

» 3. La imposibilidad de utilizar, en los puntos de tránsito y de destino, los otros medios, que permiten constatar las informaciones relativas al transporte, mencionados en el párrafo 2 del presente artículo, no dará derecho al transportista a rehusar la aceptación de las mercancías que deben transportarse.

» Artículo 6

» 1. La carta de porte aéreo se expedirá por el expedidor en tres ejemplares originales.

» 2. El primer ejemplar llevará la indicación « para el transportista » y será firmado por el expedidor. El segundo ejemplar llevará la indicación « para el destinatario », y será firmado por el expedidor y el transportista. El tercer ejemplar será firmado por el transportista y entregado por éste al expedidor previa aceptación de la mercancía.

» 3. La firma del transportista y la del expedidor podrán ser impresas o reemplazadas por un sello.

» 4. Si, a petición del expedidor, el transportista extendiere la carta de porte aéreo, se considerará, salvo prueba en contrario, que actúa en nombre del expedidor.

» Artículos 7 a 16

... »

Artículo IV

Se suprime el artículo 18 del Convenio y se sustituye por el siguiente :

« Artículo 18

» 1. El transportista será responsable del daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería de cualquier equipaje facturado, cuando el hecho que haya causado el daño se haya producido durante el transporte aéreo.

» 2. El transportista será responsable del daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería de mercancías, por la sola razón de que el hecho que haya causado el daño se produjo durante el transporte aéreo.

» 3. Sin embargo, el transportista no será responsable si prueba que la destrucción, pérdida o avería de la mercancía se debe exclusivamente a uno o más de los hechos siguientes :

» a) La naturaleza o el vicio propio de la mercancía;

» b) El embalaje defectuoso de la mercancía, realizado por una persona que no sea el transportista o sus dependientes;

» c) Un acto de guerra o un conflicto armado;

» d) Un acto de la autoridad pública ejecutado en relación con la entrada, la salida o el tránsito de la mercancía.

» 4. El transporte aéreo, en el sentido de los párrafos precedentes del presente artículo, comprenderá el período durante

el cual el equipaje o las mercancías se hallen bajo la custodia del transportista, sea en un aeródromo o a bordo de una aeronave o en un lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo.

» 5. El período del transporte aéreo no comprende ningún transporte terrestre, marítimo o fluvial, efectuado fuera de un aeródromo. Sin embargo, cuando dicho transporte se efectuare en ejecución del contrato de transporte aéreo para fines de carga, entrega o transbordo, todo daño se presumirá, salvo prueba en contrario, como resultante de un hecho acaecido durante el transporte aéreo. »

Artículos V y VI

...

Artículo VII

En el artículo 22 del Convenio :

- a) Se suprimen en el párrafo 2 a las palabras « y de mercancías ».
b) Después del párrafo 2 a se añade el siguiente :

« b) En el transporte de mercancías, la responsabilidad del transportista se limitará a la suma de 17 Derechos Especiales de Giro por kilogramo, salvo declaración especial de valor hecha por el expedidor en el momento de la entrega del bulto al transportista y mediante el pago de una tasa suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso, el transportista estará obligado a pagar hasta el importe de la suma declarada, a menos que pruebe que éste es superior al valor real en el momento de la entrega. »

- c) El párrafo 2 b se designará como párrafo 2 c.

- d) Después del párrafo 5 se añade el siguiente párrafo :

« 6. Las sumas expresadas en Derechos Especiales de Giro mencionadas en este artículo se considerará que se refieren al Derecho Especial de Giro definido por el Fondo Monetario Internacional. La conversión de la suma en las monedas nacionales, en el caso de actuaciones judiciales, se hará de acuerdo con el valor de dichas monedas en Derechos Especiales de Giro en la fecha de la sentencia. El valor, en Derechos Especiales de Giro, de la moneda nacional de una Alta Parte que sea miembro del Fondo Monetario Internacional, se calculará de conformidad con el método de valoración aplicado por el Fondo Monetario Internacional para sus operaciones y transacciones que esté en vigor en la fecha de la sentencia. El valor, en Derechos Especiales de Giro, de la moneda nacional de una Alta Parte Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la manera determinada por dicha Alta Parte.

» Sin embargo, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones del párrafo 2 b del artículo 22, podrán declarar, en el momento de la ratificación o de la adhesión o posteriormente, que el límite de responsabilidad del transportista, en los procedimientos judiciales seguidos en su territorio, se fija en la suma de doscientas cincuenta unidades monetarias por kilogramo. Esta unidad monetaria consiste en sesenta y cinco miligramos y medio de oro con ley de novecientos milésimas. Dicha suma podrá convertirse a la moneda nacional en cifras redondas. La conversión de esta suma en moneda nacional se efectuará de acuerdo con la ley del Estado interesado. »

Artículos VIII a XXV

...

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los Plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados, firman el presente Protocolo.

HECHO en Montreal el día veinticinco del mes de septiembre del año mil novecientos setenta y cinco, en cuatro textos auténticos en español, francés, inglés y ruso. En caso de divergencias, hará fe el texto en idioma francés, en que fue redactado el Convenio de Varsovia del 12 de octubre de 1929.

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO

[Original : inglés]

En opinión de la OIT, la combinación de los artículos 5 y 7 del proyecto de convenio proporciona la protección para los empleados y los agentes que, en el caso de convenios de esta índole, la OIT siempre se ha preocupado por asegurar.

IV.—Comentarios de otras organizaciones intergubernamentales

OFICINA CENTRAL DE TRANSPORTES INTERNACIONALES POR FERROCARRIL *

[Original : francés]

A.—Observaciones

Párrafo 1 del artículo 5

Sugerimos la siguiente versión para estas disposiciones :

« 1. El porteador será responsable de los perjuicios que resulten de la pérdida o avería de las mercancías, si el hecho que causó la pérdida o la avería se produjo cuando las mercancías estaban a su cargo conforme al artículo 4; también responderá de los perjuicios resultantes de la demora en la entrega.

» El porteador quedará liberado de su responsabilidad si prueba que él, sus empleados y sus agentes adoptaron todas las medidas razonablemente necesarias para evitar los perjuicios. »

Motivos

Consideramos por lo menos inútil que se ligue *a priori* la responsabilidad del porteador por la demora con la condición de que « el hecho que causó ... la demora en la entrega se produjo cuando las mercancías estaban a su cargo conforme al artículo 4 ».

Por una parte, la persona que invoca la responsabilidad del porteador por la demora podría tener dificultades en probar concretamente que la demora fue causada por el hecho, pues no puede controlar el proceso de transporte; por otra parte, si la demora se debió a un hecho sucedido antes que las mercancías estuviesen a cargo del porteador, éste estará siempre autorizado a probar que él, sus empleados y sus agentes adoptaron todas las medidas razonablemente necesarias para evitar los perjuicios ocasionados por la demora.

Además, en la Convención de Varsovia, que en cierta medida sirvió de modelo para la elaboración de las disposiciones de que se trata, la regla básica sobre la responsabilidad del porteador por la demora no prevé tampoco la condición de que se trata en el texto del párrafo 1 del artículo 5 del proyecto.

Sería preferible elaborar, por una parte, una cláusula distinta relativa a la responsabilidad del porteador y, por la otra, otra cláusula que determinase las condiciones en que el porteador podría liberarse de su responsabilidad.

* Otros comentarios de la Oficina Central figuran *infra*, en la segunda parte, IV.2.

Artículo 5

Sugerimos que se inserte la siguiente cláusula como nuevo párrafo 2 :

« Cuando se pruebe que la pérdida o el daño (avería) de las mercancías se produjo durante el transporte o que hubo demora en la entrega, se presumirá, salvo prueba en contrario, que el hecho que causó la pérdida o el daño ocurrió mientras las mercancías estaban a cargo del porteador conforme al artículo 4. »

En caso de que se adopte nuestra sugerencia relativa al párrafo 1 del artículo 5 *supra*, ese texto debería limitarse a los casos de pérdida y avería y se redactaría como sigue :

« Cuando se pruebe que la pérdida o el daño (avería) de las mercancías se produjo durante el transporte, se presumirá, salvo prueba en contrario, que el hecho que causó la pérdida o el daño (avería) ocurrió mientras las mercancías estaban a cargo del porteador conforme al artículo 4. »

Motivos

Según la regla general de prueba « *asserenti incumbit probatio* », la persona que invoque la responsabilidad del porteador, es decir, el derechohabiente, debería probar no solamente que ha ocurrido una pérdida, un daño o una demora durante el transporte, sino también que el hecho que causó la pérdida, el daño o la demora se produjo cuando las mercancías estaban a cargo del porteador conforme al artículo 4.

Aunque el derechohabiente no puede controlar el proceso del transporte ni conoce, en general, el hecho que causó la pérdida, el daño o la demora, el ofrecimiento de la prueba indicada precedentemente no le causará dificultades notables, en tanto que pueda demostrar que la pérdida, el daño o la demora se han producido durante el transporte; sucede con frecuencia, en efecto, que el hecho perjudicial y su efecto (es decir, la pérdida, el daño, la avería o la demora) se producen simultáneamente o poco después.

En casos más raros, cuando esa coincidencia no surja claramente de las circunstancias del caso, el derechohabiente podría enfrentarse con graves dificultades de prueba; consideramos, pues, más equitativo prever una presunción que imponga al porteador —quien está mejor informado sobre el curso del transporte— la obligación de ofrecer la prueba de que el hecho que causó la pérdida, el daño o la demora *no se produjo* durante el transporte. Por ejemplo, cuando pereciesen envenenados animales vivos durante el transporte, no sería equitativo obligar al derechohabiente a que probase que la intoxicación se produjo durante el transporte y no antes de la entrega para el transporte.

Artículo 6

Sugerimos que se adopte en principio la variante B; no obstante, la disposición que figura en el inciso *b* del párrafo 1 debería completarse como sigue :

« *b*) Cuando se produzca una demora en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5 la responsabilidad del porteador no excederá, cuando se produzca

una pérdida o un daño distintos de los previstos en el inciso *a*, del doble del flete. »

Motivos

Nos parece adecuado prever en principio un límite de indemnización distinto (y en general más bajo) cuando se produzcan daños causados por la demora, habida cuenta de que es posible exigir una diligencia mayor al porteador respecto de la conservación de las mercancías en buen estado, que respecto de la demora en la entrega. Sin embargo, este argumento parece menos pertinente en caso de transporte de mercancías perecederas.

El texto del inciso *a* del párrafo 1 de la variante B sugiere que el límite de la indemnización prevista en este caso es aplicable también a los casos en que la pérdida o la avería han sido causadas por la demora en la entrega. Si nuestras informaciones son correctas, ésa fue la intención del Grupo de Trabajo. Sin embargo, el texto del inciso *b* puede ser interpretado en el sentido de que el límite previsto en el mismo se aplica a toda pérdida o daño causados por la demora.

La redacción que se propone permitiría evitar litigios sobre esta cuestión fundamental.

La adopción de la variante B favorecería, por otra parte, cierta armonización con el Convenio CIM y con la Convención CMR.

Párrafo 1 del artículo 20

Sugerimos que se prevea un plazo de un año.

Motivos

El plazo de un año nos parece suficiente habida cuenta, en particular, de que el párrafo 3 de este artículo prevé la posibilidad de prorrogarlo.

Además, la adopción de un plazo de un año favorecería la armonización de los derechos en materia de transporte en los diferentes medios de transporte (el plazo de prescripción general en el Convenio CIM y la Convención CMR es de un año).

B.—Observaciones de forma

Párrafo 4 del artículo 1

Las palabras « otra unidad de transporte similar » deberían reemplazarse por « otro dispositivo de transporte similar ».

Motivos

La expresión sugerida se ajusta mejor a la expresión inglesa « *similar article of transport* »; además, en el artículo 6 del proyecto, en el texto francés de las variantes C, D y E, las palabras inglesas « *similar article of transport* » han sido traducidas por « *engin* » (sin duda sería también preferible que en estos textos se hablase de « *engins de transport* »).

Inciso *b* del párrafo 2 del artículo 4

Consideramos preferible reemplazar las palabras « *aux usages particuliers à ce commerce* » en el texto francés por las palabras « *aux usages particuliers au commerce considéré* ».

Motivos

El texto francés sugerido se ajusta mejor al texto inglés; además, no se entiende claramente a qué se refiere la palabra « *ce* » del texto francés actual.

Párrafo 1 del artículo 5

a) Las palabras « el daño » deberían reemplazarse por las palabras « la avería ».

Motivos

Todos los demás acuerdos relativos al transporte se refieren a la responsabilidad del porteador por pérdida o « *averías* » :

Párrafo 1 del art. 27 del CIM;

Párrafo 1 del art. 17 de la CMR;

Párrafo 1 del art. 18 de la Convención de Varsovia.

El artículo 105 del Código de Comercio francés emplea igualmente esta expresión.

La palabra « *avarie* » figura también en el párrafo 2 del artículo 11 del texto francés del proyecto de convenio.

Si se acepta esta sugerencia, deberán adaptarse en consecuencia todos los pasajes análogos.

b) La palabra « *préjudice* » en el texto francés debería ser reemplazada por las palabras « *la perte, le dommage (l'avarie) ou le retard à la livraison* ».

Motivos

En este pasaje del texto inglés figuran las palabras « *loss or damage to the goods, as well as from delay in delivery* ». La traducción sugerida para el texto francés corresponde exactamente a los términos utilizados en inglés.

Pensamos, además, que la demora en la entrega no puede considerarse *a priori* como perjuicio; un perjuicio puede surgir de aquélla, pero no necesariamente.

El texto inglés distingue claramente entre tres nociones :

El hecho que causó la pérdida, el daño o la demora en la entrega,

La pérdida, el daño o la demora en la entrega,

El perjuicio causado por la pérdida, el daño o la demora en la entrega;

no vemos que existan razones valederas para no reproducir estas nociones en el texto francés, tal como figuran en el texto inglés.

Párrafo 4 del artículo 5

Sugerimos la siguiente redacción :

« El porteador no responderá en caso de incendio a menos que el demandante demuestre ... »

Motivos

La responsabilidad del porteador por los daños causados por el incendio figura de todos modos en la regla general prevista en el párrafo 1 de este artículo; la redacción sugerida aclara aún más que se trata en este caso de una excepción a la regla general.

Párrafo 5 del artículo 5

Sugerimos que se complete como sigue el final del texto francés de este párrafo a fin de que se ajuste más fielmente al texto inglés :

« ... Il est présumé que la perte, le dommage ou le retard a été ainsi causé à moins qu'il n'y ait preuve que la perte, le dommage ou le retard résulte, *totalelement ou partiellement*, d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires. »

Párrafo 7 del artículo 5

La palabra « *préjudice* » en el texto francés deberá reemplazarse en tres pasajes por las palabras « *la perte, le dommage (l'avarie) ou le retard à la livraison* ».

Motivos

En el texto inglés figura tres veces la expresión « *loss, damage or delay in delivery* », y el texto sugerido para el francés se ajusta exactamente a este texto inglés; sería preferible aplicar una terminología uniforme en los dos textos, inglés y francés; además, la demora en la entrega no siempre causa un perjuicio (véase igualmente nuestra observación relativa al inciso *b* del párrafo 1 del artículo 5).

Variante B del artículo 6

Aparentemente, el texto francés del inciso *a* del párrafo 1 es más completo que el texto inglés; en nuestra opinión, el texto inglés debería completarse como sigue :

« a) The liability of the carrier for *loss, damage or expense resulting from loss or damage to the goods according ...* »

Artículo 7

El texto francés del párrafo 1 debería completarse como sigue :

« 1. Les exonérations et limitations de la responsabilité prévues ... »

Motivos

Adaptación más completa al texto inglés.

Artículo 8

Sugerimos reemplazar en tres pasajes la palabra « *daños* » por la palabra « *perjuicios* ».

Además, consideramos que sería más adecuado utilizar, en el texto inglés, la expresión « *loss, damage or expense* » en lugar de hablar de « *damage* ».

Consideramos que estas modificaciones son necesarias para mantener una terminología uniforme en todo el Convenio.

Párrafo 1 del artículo 9

Sugerimos que se redacte como sigue el final de este párrafo del texto francés :

« ... aux usages particuliers au commerce considéré ou aux règlements en vigueur. »

Motivos

El texto sugerido se ajusta más exactamente al texto inglés; además, no se entiende claramente a qué se refiere la palabra « *ce* » en el texto francés actual.

Párrafo 1 del artículo 13

Sugerimos que se reemplacen, en el texto francés, las palabras « *leur caractère dangereux* » por las palabras « *la nature du danger* ».

Motivos

El texto sugerido se ajusta más exactamente al texto inglés, que parece ser más correcto.

Párrafo 1 del artículo 15

Sugerimos que se redacte como sigue la frase introductoria :

« 1. El conocimiento de embarque deberá indicar, particularmente, los siguientes datos : »

Motivos

Consideramos que la redacción propuesta es más flexible.

Inciso f del párrafo 1 del artículo 15

Sugerimos la siguiente redacción del texto francés :

« *f*) le port de chargement en vertu du contrat de transport et la date de prise en charge des marchandises par le transporteur au port de chargement. »

Motivos

Adaptación al texto inglés.

Párrafo 1 del artículo 16

a) Las palabras « *d'unité* » en el texto francés deben reemplazarse por las palabras « *de pièces* ».

Motivos

Adaptación a la terminología del inciso *a* del párrafo 1 del artículo 15 del texto francés.

b) Sugerimos que se adapte el texto francés al texto inglés como sigue :

« ... prise en charge ou mise à bord, lorsqu'un connaissement "embarqué" a été délivré, ou qu'il n'a pas eu les moyens ... »

Párrafos 1, 2 y 4 del artículo 17

Las palabras « de todas las pérdidas, daños o gastos » deberían reemplazarse por las palabras « de todos los perjuicios ».

Motivos

Se busca respetar así la uniformidad de la terminología en todo el convenio (véase particularmente el texto del párrafo 1 del artículo 5).

Inciso b del párrafo 2 del artículo 21

Sugerimos la siguiente redacción en francés :

« Le Tribunal du lieu de la saisie statuera sur le point de savoir, si la garantie est suffisante ainsi que sur toutes autres questions relatives à la garantie. »

Motivos

El texto francés actual no se ajusta exactamente al texto inglés.

V.—Comentarios de otras organizaciones internacionales

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES

[Original : inglés]

*Artículo 1**Párrafo 1*

El contrato de transporte marítimo de mercancías, basado en un conocimiento de embarque, no siempre es celebrado por el cargador. Cuando la reserva de espacio en el buque precede a la entrega de la carga al porteador, en las ventas y adquisiciones realizadas de conformidad con cláusulas FOB o FAS, es el consignatario quien celebra el contrato de transporte marítimo de mercancías. Por ello la mención de los cargadores como únicos contratantes del porteador no parece responder exactamente a la realidad. Es aconsejable utilizar el término « gestor de la carga » en lugar de « cargador » o, en caso contrario, definir el término « cargador » a los fines de este convenio.

Párrafo 4¹

De aceptarse esta definición, el cargador no sólo sería responsable por la pérdida de la carga sino también por los daños y por el desgaste de su embalaje. Pero podría suceder que por su naturaleza, el embalaje estuviese expuesto inevitablemente a daños y a una amortización natural durante el proceso de transporte. El cargador no debe ser responsable por los daños o el desgaste sufridos por el embalaje.

La responsabilidad del cargador por el embalaje sólo cabe cuando se trate de embalajes duraderos, como contenedores, paletas u otras unidades similares utilizadas para el transporte. A este respecto, es conveniente que el párrafo 4 se redacte como sigue :

« Por "mercancías" se entenderá todo tipo de mercancías, incluso animales vivos; cuando las mercancías se agrupen en un contenedor, paleta u otra unidad similar y duradera de transporte o embalaje, se entenderá como "mercancías" dicha unidad de transporte o embalaje si es proporcionada por el cargador. »

Párrafo 5²

Como se dijo precedentemente (véanse los comentarios del párrafo 1 de este artículo), el cargador no siempre

¹ El texto del párrafo 4, en que se han subrayado las palabras que interesan particularmente al comentario, es el siguiente :

« 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 embalados, el término "mercancías" comprenderá esa unidad de transporte o embalaje si es proporcionada por el cargador. »

² El texto del párrafo 5, en que se han subrayado las palabras que interesan particularmente al comentario, es el siguiente :

« Por "contrato de transporte" se entenderá 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 habrán de entregarse. »

es el que celebra el contrato de transporte marítimo de mercancías.

Artículo 2

Párrafo 3

Esta disposición no tiene valor práctico alguno. Huelga decir que todo Estado contratante puede aplicar las disposiciones del convenio a las relaciones originadas en transacciones internas. No hay necesidad de establecer ese derecho en el convenio, que apunta a regir el comercio internacional.

Artículo 5

Párrafo 1

Los hechos que pueden causar la pérdida o el daño de las mercancías o la demora en la entrega se mencionan dos veces en este párrafo. El porteador quedará exonerado de responsabilidad si prueba que él, sus empleados y sus agentes adoptaron todas las medidas razonablemente necesarias para evitar el hecho y sus consecuencias. Si se mantiene este texto, el porteador deberá probar que el daño fue causado por un hecho particular acaecido sin su culpa y respecto del cual sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas razonablemente necesarias para evitarlo. En consecuencia, si no se pudiese establecer una causa determinada de la pérdida o el daño de las mercancías o de la demora en la entrega, el porteador no quedará relevado de su responsabilidad, aunque haya cumplido adecuadamente con sus obligaciones. Como esta disposición coloca al porteador en una situación extremadamente difícil, es conveniente redactar de otra manera la norma para que el porteador pueda quedar exonerado de su responsabilidad si prueba que adoptó todas las medidas razonablemente necesarias para evitar pérdidas o daños de las mercancías o los gastos resultantes de la demora en la entrega, es decir, si puede demostrar al propietario de la carga que ha cumplido correctamente sus deberes de porteador. Si se demuestra el adecuado cumplimiento de esos deberes, el porteador queda exonerado de responsabilidad, aunque no se determinen las causas particulares de la pérdida o el daño de las mercancías o de la demora de la entrega.

Los principios básicos de exoneración del porteador aéreo están redactados básicamente siguiendo estas directrices (véanse los artículos 18 y 20 del Convenio de Varsovia de 1929)³.

A la luz de estos comentarios, vale mencionar que conforme a la redacción de la norma básica de la responsabilidad del cargador, para relevarlo de responsabilidad basta con probar que el daño no ha sido causado por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes.

En consecuencia, se considera conveniente que el párrafo 1 del artículo 5 se redacte como sigue :

« 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, cuando estos hechos

sucedan mientras las mercancías estén bajo su custodia, de conformidad con la definición del artículo 4, a menos que el porteador pruebe que él, sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas razonablemente necesarias para evitar dichos perjuicios resultantes de la pérdida o el daño. »

Párrafo 2

Si la capacidad del buque no fuese utilizada enteramente por las cargas contratadas, no podría privarse al porteador del derecho de completar la carga llenando el espacio libre durante el viaje. Por consiguiente, el tiempo empleado para ese fin en los puertos de ruta no debería considerarse « demora ».

Analógicamente, el cargador cuyas mercancías constituyen solamente una parte de la carga del buque, junto con las mercancías de otros cargadores, no puede exigir que sus mercancías sean transportadas directamente a destino, sin tener en cuenta las mercancías de otros cargadores. El tiempo empleado en los puertos de ruta para descargar las mercancías transportadas por un buque junto con otras mercancías tampoco podría considerarse « demora en la entrega » respecto a estas últimas, por la que el porteador sería responsable.

Es necesario, pues, que se agregue al final del párrafo 2 la siguiente disposición :

« El término “ demora ” no incluye el tiempo utilizado durante el viaje para cargar o descargar las mercancías. »

Párrafo 5

La norma relativa al riesgo especial inherente al transporte de animales vivos ofrece una solución muy complicada sobre la división del peso de la prueba entre el porteador y el propietario de la carga. Primero, el porteador debe demostrar que ha cumplido todas las instrucciones especiales que le impartió el cargador respecto de los animales, y que en las circunstancias del caso, la pérdida, el daño o la demora en la entrega pudiese atribuirse a los riesgos inherentes a ese tipo de transporte. Surge entonces la presunción de que la pérdida, el daño o la demora en la entrega se debieron a esos hechos. El peso de la prueba en contrario se transfiere al propietario de la carga. Resulta particularmente difícil distinguir entre los hechos conforme a los cuales el daño sufrido por el propietario de la carga puede atribuirse a los riesgos inherentes al transporte de animales vivos (el peso de la prueba de los hechos recae en el porteador) y los hechos presuntos que evidencian que la pérdida, el daño o la demora en la entrega dimanar de esas circunstancias. Si el porteador debe demostrar que la pérdida, el daño o la demora en la entrega pueden atribuirse a los riesgos inherentes al transporte de animales, restan entonces pocas posibilidades para aplicar la presunción antes mencionada. En otras palabras, habida cuenta de esta división de deberes, es casi imposible determinar en qué momento cesa el deber de probar del porteador y en qué momento comienza la presunción cuya refutación corre a cargo del propietario de la carga. La aplicación práctica de esta norma parece causar grandes dificultades. A fin de evitarlas, es aconsejable que se releve al porteador

³ Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, 137 *League of Nations Treaty Series* 11.

del peso de probar que la pérdida, el daño o la demora en la entrega son atribuibles a riesgos inherentes al transporte de animales. De seguirse esa interpretación, una vez que el porteador probase que ha cumplido todas las instrucciones especiales del cargador respecto de los animales, surgiría la presunción de que el daño ha sido consecuencia de los riesgos especiales inherentes al transporte de animales vivos. Por lo tanto, se propone suprimir las palabras « y que, habida cuenta de las circunstancias de hecho, la pérdida, el daño o la demora en la entrega podría atribuirse a tales riesgos, . . . ».

Párrafo 6

La disposición que establece que las medidas razonables para el salvamento de mercancías en el mar son la única base para relevar al porteador de responsabilidad es inaceptable. En la práctica resulta difícil hallar criterios para distinguir entre medidas razonables y medidas irrazonables para el salvamento de mercancías en el mar. En especial, este problema no puede resolverse sobre la base de comparar el valor de las mercancías sujetas a riesgo y el de las mercancías que se salvan. Estos montos sólo pueden cuantificarse con exactitud una vez finalizada la operación de salvamento. Además, al iniciar esa operación, el porteador no siempre sabe con seguridad si sus esfuerzos van dirigidos al salvamento de mercancías o de vidas (en este último caso queda relevado de responsabilidad en virtud del párrafo 6). En esa situación, el porteador no tiene derecho a abstenerse de adoptar medidas de salvamento, aunque su efecto sea salvar mercancías menos valiosas que las sujetas a riesgo.

Por lo tanto, parece posible suprimir la palabra « razonables » que sigue a las palabras « . . . medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas o de medidas . . . » en el párrafo 6. No obstante, si esta redacción fuese inaceptable para la mayoría de los participantes en el período de sesiones de la CNUDMI, propondríamos en cambio transferir al propietario de la carga el peso de probar que las medidas adoptadas por el porteador para el salvamento de mercancías fueron deliberadamente irrazonables. Una vez probado ese hecho, el porteador no quedaría relevado de responsabilidad. De aceptarse esta propuesta, la redacción del párrafo 6 a continuación de « . . . el salvamento de vidas humanas . . . » quedaría como sigue: « o de medidas para el salvamento de mercancías en el mar, si no se probase que al salvar las mercancías el porteador actuó de manera deliberadamente irrazonable ».

Observaciones generales sobre el artículo 5

Parece razonable incorporar al artículo 5 una disposición relativa a la exoneración del porteador de responsabilidad por la pérdida o el daño de las mercancías o la demora en la entrega que se deban a errores en la navegación, a menos que se pruebe que la pérdida o el daño de las mercancías o la demora en la entrega son atribuibles a una falta del porteador mismo. La retención de una redacción modificada de la reglamentación sobre el error en la navegación parece justificarse por una serie de razones. El viaje por mar conlleva aún riesgos considerables. El naviero no mantiene un contacto efectivo y continuado con el capitán, la tripulación, los pilotos y,

a veces, no está en situación de ejercer sobre ellos un control eficaz. Los progresos en materia de construcción naval han permitido equiparlos en forma técnicamente avanzada y han incrementado considerablemente su tamaño y el costo de sus instrumentos. En relación con el aumento del costo del buque, el naviero interesado sufre pérdidas enormes. Ello hace que aumenten las primas del seguro pagado por los navieros. La eliminación de la excepción relativa a los errores en la navegación originará primas considerablemente más elevadas de seguro para los porteadores, que a su vez producirán un incremento de los fletes. De ahí que el efecto económico real de suprimir esa excepción sea desconocido e incalculable por ahora.

Artículo 6

El artículo 6 ofrece cinco variantes para resolver el problema de la limitación de la responsabilidad del porteador. Un sistema unificado de limitación de la responsabilidad del porteador, relativo a las reclamaciones en que esta responsabilidad está limitada a un monto determinado por kilo de mercancías no parece adecuadamente flexible. Con arreglo a un límite relativamente bajo, los propietarios de cargas de poco peso pero de alto valor no podrán cubrir sus pérdidas en buena medida. Este solo motivo permite suponer que los propietarios de la carga tratarán de obtener un límite de responsabilidad tan alto como sea posible. Si el límite es muy alto, no se aplicaría a cargas relativamente baratas. En realidad, el daño causado a dichas cargas durante su transporte se reembolsaría de acuerdo con su costo real.

El sistema de limitación de responsabilidad por la pérdida, el daño o los gastos resultantes, cuando la responsabilidad esté limitada con montos determinados por bulto u otra unidad de carga transportada, o por kilo o por peso bruto, tiene en cuenta en mayor medida las diferencias entre las mercancías y los costos de las cargas transportadas y es por ello un sistema más flexible.

Además, si se emplease un único sistema de limitación de responsabilidad por la pérdida o el daño de las mercancías o por la demora en su entrega, ello significaría en la práctica que el porteador sería ilimitadamente responsable por las demoras en la entrega, ya que en relación con las reclamaciones surgidas de las demoras, este límite sería demasiado alto. La limitación de la responsabilidad por las pérdidas causadas por demoras en la entrega de las mercancías debe basarse en otros principios distintos de los utilizados para la pérdida o el daño de la carga. Aparentemente, es más razonable limitar la responsabilidad del porteador por el daño causado por la demora en la entrega con el monto del flete debido al porteador. Sería, pues, posible llegar a una solución de todas estas cuestiones si se aceptase la variante D, sin perjuicio de que la responsabilidad por la demora se limitase con el monto ordinario del flete.

No obstante, debe señalarse que la solución de la variante D no puede considerarse ideal. Podrían surgir algunas dificultades de interpretación, en particular, respecto del inciso *a* del párrafo 1 de la variante D. En los casos en que algunos bultos u otras unidades de

carga transportada de diferente peso se pierden o dañan, no queda en claro si para determinar el límite más elevado de responsabilidad se debe tener en cuenta cada bulto o unidad de carga transportada por separado, o la pérdida o daños globales de las mercancías. Este punto debe aclararse mediante la adición correspondiente al inciso *a* del párrafo 1 de la variante D. Además, a fin de hacer extensivo el derecho de limitación de responsabilidad a los empleados o agentes del porteador que actúen dentro de su competencia, es razonable insertar las palabras « sus empleados o agentes » en la primera línea del inciso *a* del párrafo 1 de la variante D, luego de las palabras « . . . del porteador ».

Artículo 9

Párrafo 1

La redacción de este párrafo causa confusión, pues no aclara si es necesario que el porteador convenga siempre con el cargador la carga sobre cubierta o si basta que el porteador cumpla uno solo de los tres requisitos mencionados, esto es, celebrar un acuerdo, cumplir con los usos del comercio de que se trate o cumplir con las normas o disposiciones legales.

Artículo 12

La norma general sobre la responsabilidad del cargador debería redactarse con carácter positivo, mencionando que el cargador será responsable por la pérdida o los daños sufridos por el porteador, el porteador efectivo o el buque, salvo cuando esa pérdida o ese daño no hayan sido ocasionados por falta o negligencia del cargador, sus empleados o agentes. La redacción en sentido positivo de esta norma sobre la responsabilidad del cargador estaría en armonía con la de la responsabilidad del porteador (párrafo 1 del artículo 5 del proyecto de convenio).

Habida cuenta de la redacción del artículo 12, para que el cargador pueda exonerarse de responsabilidad basta con que pruebe que ni él ni sus empleados o agentes han incurrido en falta. En otras palabras, el cargador no está obligado a probar que el daño fue causado por las circunstancias del caso y que aquél tomó todas las medidas razonables para evitarlas. Si no ha habido falta, el cargador queda exonerado de responsabilidad, aun si las causas reales de la pérdida o del daño no han sido descubiertas. Como se expresó precedentemente, en virtud de la norma básica sobre la responsabilidad del porteador (párrafo 1 del artículo 5 del proyecto de convenio), para quedar relevado de responsabilidad, el porteador debe probar que el daño ha sido causado por las circunstancias del caso, que aquél no pudo evitar mediante la adopción de medidas razonables.

Tal divergencia entre las normas relativas a la responsabilidad del porteador y del cargador no parece justificarse. Para eliminarla debe modificarse la norma sobre la responsabilidad del porteador, de conformidad con lo propuesto precedentemente (véanse los comentarios sobre el párrafo 1 del artículo 5 del proyecto de convenio).

Observaciones generales sobre el capítulo III

Es aconsejable que se agregue al capítulo III del proyecto de convenio una reglamentación que regule las

relaciones entre el porteador, el cargador y el consignatario, cuando este último no haya aceptado las mercancías en el puerto de entrega y que establezca las consecuencias jurídicas de ese hecho. En el artículo pertinente convendría especificar que si el consignatario no reclama las mercancías o se niega a recibirlas, el porteador, luego de notificar al cargador, podrá desembarazarse de la carga, dejándola en custodia en un almacén o en otro lugar adecuado, a cuenta y riesgo del consignatario.

Artículo 13

Párrafo 1

Sería aconsejable redactar este párrafo como sigue :

« Cuando el cargador, sus empleados o agentes entreguen mercancías peligrosas al porteador, informarán a éste de la naturaleza de las mercancías e indicarán, en caso necesario, el carácter del peligro y las precauciones que deban adoptarse. Cuando sea posible, el cargador, sus empleados o agentes señalarán o marcarán en forma conveniente estas mercancías como peligrosas. »

Párrafos 2 y 3

Cada uno de estos párrafos establece el derecho del porteador de descargar, destruir o transformar en inofensivas las mercancías peligrosas « según lo requieran las circunstancias ». Podría deducirse que en ambos casos el porteador está facultado para disponer de las mercancías peligrosas cuando éstas se conviertan en un peligro para el buque o para otras cargas, y no solamente en el caso establecido en el párrafo 3. En esta situación, la manera de disponer debe basarse en las circunstancias del caso. De ello se infiere que si se plantea una reclamación, el porteador debe probar que la manera que eligió para disponer de las mercancías peligrosas concuerda con las circunstancias del caso. Una vez probado este hecho, el porteador soporta todas las consecuencias desfavorables conexas, en particular el pago de la indemnización que corresponda al propietario de la carga.

No siempre es posible cumplir con el requisito de correlación entre la manera de disponer de las mercancías peligrosas y las circunstancias del caso, pero las consecuencias jurídicas del caso para el porteador, dimanadas de la violación de este requisito, son muy estrictas. El porteador no se encuentra siempre en situación de determinar el alcance del peligro que conlleva el transporte de una determinada carga y, por lo tanto, está prácticamente imposibilitado de elegir la manera adecuada de disponer de la carga. En situaciones realmente peligrosas, que amenazan al buque o al resto de la carga, no es posible exigir esa actitud del porteador. Por lo tanto, sería muy conveniente conservar en el convenio el principio de libertad de elección para el porteador sobre la manera de disponer de la carga que se convierte en un peligro.

A fin de evitar que la reglamentación establecida en el párrafo 2 se asemeje a una sanción por el solo hecho de cargar mercancías peligrosas sin el conocimiento del porteador, propondríamos agregar al párrafo 2, después de « . . . cuando se haya hecho cargo de esas mercancías

sin conocimiento de su naturaleza y carácter», las palabras «y cuando dichas mercancías se conviertan en un peligro para el buque o para el resto de la carga». Las palabras «según lo requieran las circunstancias» deberían eliminarse de los párrafos 2 y 3, a fin de no coartar las posibilidades de elección del porteador sobre el modo de disponer de la carga, cuando surja ese peligro.

El proyecto de convenio no trata en absoluto del derecho del porteador al pago del flete cuando las mercancías peligrosas se descargan antes de llegar al lugar de destino, son destruidas o transformadas en inofensivas. La solución de este problema debería depender de si el porteador tenía conocimiento de la naturaleza de la carga y de las precauciones que debían adoptarse. En el primer caso, el porteador sabía que el transporte implicaba un peligro definido y había recibido un flete más elevado por ello. Por consiguiente, si en este caso no se ha logrado el resultado del transporte, o sólo se lo ha logrado parcialmente, sería razonable admitir que el porteador tiene el derecho al flete por una cuantía proporcional a la distancia realmente cubierta por el buque que llevaba esa carga.

En el último caso, el porteador celebró el contrato de transporte sin conocer el peligro que conllevaba el transporte de las mercancías de que se hizo cargo. En consecuencia, si como resultado de un peligro que no podía prever el porteador, la carga no puede entregarse en el puerto de destino, el porteador retiene su derecho al flete recibido y, cuando la carga no ha sido recibida en el puerto de embarque, puede recuperar la totalidad del flete. Estos derechos del porteador deben estipularse en las normas relativas a las mercancías peligrosas.

Artículo 15

Inciso b del párrafo 1

Según se estableció precedentemente, la definición de «mercancías» requiere cierta revisión pues este término no debería incluir el embalaje (véanse las observaciones al párrafo 4 del artículo 1 del proyecto de convenio). De incorporarse la modificación correspondiente en la definición de mercancías, debe revisarse por consiguiente el inciso *b* del párrafo 1 de este artículo. Cabe entender, cuando se habla de mercancías embaladas, no la condición de las mercancías mismas, sino la de su embalaje. Por lo tanto, es aconsejable que el inciso *b* del párrafo 1 se redacte como sigue: «el estado aparente de las mercancías o de su embalaje».

Artículo 16

Párrafo 1

Este párrafo no estipula directamente el derecho del porteador de formular reservas. Ese derecho sólo está implícito en las disposiciones. Sin embargo, en términos generales, la norma establecida en el párrafo 1 se refiere solamente a las obligaciones del porteador de especificar los motivos que le permiten sospechar que los datos concernientes al conocimiento de embarque son inexactos, o los datos respecto de los cuales carezca de medios razonables de verificación.

Esta redacción no se ajusta plenamente al párrafo 3 del mismo artículo, en que hace referencia a las reservas

establecidas en el párrafo 1, esto es, las reservas del porteador concernientes a los datos de las mercancías. En realidad, el párrafo 1 no dice nada sobre esas reservas. A este respecto, es preferible estipular directamente en el convenio el derecho del porteador de dejar constancia sobre la carga en el conocimiento de embarque.

En cuanto a la obligación impuesta al porteador en virtud del párrafo 1 de este artículo de hacer constar los motivos por los que sospecha que los datos del conocimiento de embarque son inexactos o los motivos por los que carece de medios razonables de verificarlos, se trata de una reglamentación aún no acogida en todos los sistemas jurídicos. Como se expone en el cuarto informe del Secretario General sobre responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga (párrafo 37)⁴, la aplicación práctica de esta reglamentación parece presentar graves dificultades.

El requisito de precisar los motivos por los que el porteador sospecha que los datos del conocimiento de embarque son inexactos o los motivos por los que carece de medios razonables para verificarlos conduciría en la práctica a la elaboración por el porteador de ciertas reservas tipo o unificadas que éste incorporaría a los conocimientos de embarque. Si el tenedor del conocimiento de embarque es un tercero que no está de acuerdo con esas reservas, debe refutarlas. De este modo, el peso de probar la discrepancia entre los motivos observados por el porteador y las circunstancias del caso recae sobre el tenedor del conocimiento de embarque. Si éste lograra probarla, las reservas del porteador acerca de los datos estipulados en el conocimiento de embarque no tendrían efectos jurídicos. En otras palabras, a pesar de la disponibilidad de una reserva, el conocimiento de embarque debe admitirse limpio. No obstante, si no se probase la falta de fundamento de los motivos expuestos por el porteador y, por consiguiente, el conocimiento de embarque no fuese limpio, el tenedor deberá probar entonces que la pérdida o el daño de las mercancías tuvieron lugar durante el período en que la carga se encontraba bajo la custodia del porteador. En consecuencia, para el tenedor del conocimiento de embarque, el proceso de la prueba está dividido en este caso en dos partes. Primero, el tenedor debe refutar los motivos dados por el porteador y luego, si su falta de fundamento no quedase probada (hecho que ha de determinar un tribunal o un organismo arbitral), debe tratar de demostrar que la pérdida o el daño de la carga ocurrió en el período en que se encontraba bajo la custodia del porteador. Debido a que en el convenio se estipula como requisito que se señalen los motivos que permiten sospechar al porteador que los datos del conocimiento de embarque son inexactos o los motivos que le impiden disponer de medios razonables de verificarlos, la prueba de ese hecho ante un tribunal o un órgano arbitral resulta considerablemente difícil.

Párrafo 2

A continuación de las dos menciones de la palabra «mercancías» en este párrafo, deberían agregarse las

⁴ A/CN.9/96/Add.1; Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975, segunda parte, IV, 2.

palabras « ... o de su embalaje » (véanse los comentarios sobre el inciso *b* del párrafo 1 del artículo 15, *supra*).

Inciso b del párrafo 3

La mención de que entre los tenedores del conocimiento de embarque —terceras partes— figura el consignatario de buena fe es superflua.

Párrafo 4

La norma de este párrafo coloca al porteador en una situación desesperada al privarlo del derecho de retención sobre la carga cuando el flete no haya sido pagado por el cargador y cuando, por alguna razón, el conocimiento de embarque no indique que el consignatario debe pagar el flete. Sería mejor suprimir esta norma del proyecto de convenio.

Artículo 17

Observaciones comunes a los párrafos 2, 3 y 4

La frase « incluido un consignatario » después de las palabras « un tercero » es innecesaria.

Párrafo 3

Esta disposición deja al porteador en una situación muy difícil. La recepción de una carta de garantía del cargador y la expedición a cambio de un conocimiento de embarque limpio significa siempre una negativa respecto de algunas reservas concernientes a datos del conocimiento de embarque. Esa negativa permite suponer, naturalmente, la intención de defraudar a un tercero. De ello dimana fácilmente la conclusión relativa a la nulidad de la carta de garantía, inclusive para el cargador.

La disposición del párrafo 3 coloca al porteador en una situación de desigualdad respecto del cargador. La expedición de una carta de garantía con la intención de defraudar a un tercero no acarrea prácticamente ninguna responsabilidad para el cargador, si bien éste ha sido el iniciador del fraude. Sería por lo tanto mucho mejor que las legislaciones nacionales correspondientes y la práctica jurídica y arbitral regulasen la validez e importancia de las cartas de garantía respecto de los cargadores.

Párrafo 4

El proyecto de convenio estipula una norma general sobre la pérdida del derecho a limitar la responsabilidad del porteador (artículo 8). Para evitar discrepancias en el contenido del convenio, solamente deberán tenerse en cuenta los criterios establecidos en ese artículo, cuando se trate de resolver la aplicabilidad o inaplicabilidad de las disposiciones sobre limitación de la responsabilidad. Por consiguiente, sería más conveniente que se omitiese la disposición del párrafo 4 que se refiere a un caso particular de pérdida por el porteador de su derecho a limitar la responsabilidad.

Artículo 18

El simple hecho de celebrar el contrato de transporte no significa que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías. En otras palabras, el contrato de transporte, por sí mismo, no puede constituir prueba alguna de

dicha circunstancia. En consecuencia, este artículo sólo debería referirse a documentos distintos de los conocimientos de embarque (por ejemplo, contratos de fletamento, notas de reserva), que no sólo certifiquen el contrato de transporte, sino también que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías.

Por consiguiente, el artículo 18 debería enmendarse como sigue :

« Cuando un porteador expida un documento distinto de un conocimiento de embarque, que constituya prueba de un contrato de transporte y recepción o aceptación de las mercancías, 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 artículo. »

Artículo 19

Párrafos 2 y 5

A fin de evitar ambigüedades en la interpretación de la palabra « días » (días consecutivos, días laborables, etc.), debería indicarse en ambos casos que se prefiere el significado de días consecutivos.

Artículo 20

Párrafo 1

Aparentemente, el plazo de prescripción para las acciones de indemnización contra el porteador es de un año. Ese período es suficiente para fundamentar e iniciar una acción contra el porteador. Por otra parte, el período de un año permite solucionar una reclamación sin demoras innecesarias. Además, el hecho de que el párrafo 3 de este artículo permita extender el período constituye un argumento adicional en favor del plazo de un año.

Artículo 21

Las disposiciones sobre jurisdicción establecidas en este artículo no parecen aceptables por una serie de razones. Si esas disposiciones se adoptasen y se incorporasen al convenio, ello significaría negar por completo muchos años de práctica sobre la solución del problema de la jurisdicción, basada en el acuerdo de las partes.

El contenido y la estructura del párrafo 1 revelan que si bien éste permite entablar una acción en el lugar designado en el contrato de transporte, no excluye la posibilidad de que el reclamante elija cualquiera de los cuatro lugares enumerados en el párrafo, esto es, el puerto de carga, el puerto de descarga, el establecimiento principal del demandado o el lugar de celebración del contrato. En la práctica, este sistema permite que el reclamante rechace unilateralmente el lugar convenido para el ajuste de la demanda y quita, de hecho, toda importancia a ese acuerdo.

Permitir que el reclamante inicie la demanda en el lugar de celebración del contrato significa prácticamente que los procedimientos judiciales originados en el contrato de transporte se llevarán a cabo ante tribunales distantes, tanto del establecimiento principal del porteador como de los puertos de carga o de descarga.

El párrafo 2 permite que se interponga una acción ante los tribunales del lugar de embargo del buque que efectúa

el transporte. Este párrafo no es aceptable, en general, para los países que siguen el principio de la inmunidad soberana de los buques pertenecientes a órganos del Estado y que sostienen la imposibilidad de su embargo.

Debe tenerse en cuenta, asimismo, que de conformidad con la legislación de varios Estados, es imposible iniciar acciones *in rem*.

Las consideraciones precedentes hacen que las disposiciones sobre jurisdicción del proyecto de convenio sean totalmente inaceptables. Es preferible abandonar la intención de incluir en el convenio disposición alguna sobre jurisdicción y dar así a las partes el derecho de elegir el lugar de iniciación de la demanda y la legislación que se aplicará, mediante los acuerdos pertinentes que elijan.

Artículo 22

Las disposiciones sobre arbitraje suscitan en general las mismas objeciones planteadas en relación con el artículo precedente.

La posibilidad que tienen las partes de designar en la cláusula o acuerdo de arbitraje el lugar del procedimiento arbitral (inciso *b* del párrafo 2) no quita al demandante el derecho de elegir el lugar donde se incoará el procedimiento arbitral en virtud del inciso *a* del párrafo 2 (párrafo 4). Esta disposición desvaloriza la importancia del acuerdo de las partes sobre el lugar del procedimiento arbitral y pone en duda la conveniencia de esos acuerdos.

La complicada disposición sobre arbitraje, esto es, la limitación de la facultad de elección de las partes del lugar donde se incoará el procedimiento arbitral, puede inducir a los navieros a renunciar a la inclusión de cláusulas de arbitraje en los conocimientos de embarque.

Habida cuenta de las consideraciones precedentes, cabe afirmar que la inclusión de las disposiciones sobre arbitraje en el convenio no se justifica. Sería mucho mejor dar a las partes el derecho de resolver el problema del procedimiento arbitral mediante acuerdo mutuo y la incorporación de las cláusulas y convenios consiguientes en los contratos de transporte.

CÁMARA INTERNACIONAL DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA *

[Original : inglés]

Preámbulo

La revisión propuesta surtirá efectos en diversas esferas :

A. Económica

Lo que se propone es una extensión considerable de la responsabilidad del porteador, que significa en efecto un desplazamiento de obligaciones del asegurador de la carga al asegurador de la responsabilidad del porteador. El factor costo debe tenerse en cuenta al examinar el efecto de este desplazamiento, así como su repercusión en los convenios de seguros mundiales. La imposición de

una responsabilidad elevada al porteador incrementará sus costos y, en definitiva, los fletes. De todos los estudios emprendidos surge claramente que no cabe esperar una disminución conmensurable en los gastos de seguro de la carga. A este respecto, debe consultarse el estudio realizado por la secretaría de la UNCTAD sobre el seguro marítimo de la carga, documento TD/B/C.3/120, publicado el 9 de mayo de 1975, en particular el párrafo 176 del capítulo 8 de la primera parte :

« Por último, también tiene importancia señalar que, si se confiara a los porteadores la contratación de toda la cobertura de la pérdida o deterioro de la carga, y habida cuenta de que la mayoría de los armadores pertenecen a unos pocos países desarrollados de economía de mercado, el resultado sería una nueva concentración del seguro marítimo de la carga en los mercados de seguros de esos países desarrollados. Este resultado sería perjudicial para los incipientes mercados de seguros de los países en desarrollo y estaría evidentemente en contradicción con la recomendación 42 (III) aprobada por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo en su tercer período de sesiones (Santiago de Chile, mayo de 1972), que en su artículo 1 dice que « los países en desarrollo deben tomar medidas para permitir que sus mercados nacionales de seguros cubran —teniendo en cuenta tanto los intereses económicos nacionales como los intereses de los aseguradores— las operaciones de seguro generadas por sus actividades económicas, *incluido su comercio exterior*, en la medida técnicamente factible. »

La abolición de las excepciones de incendio y de error en la navegación y la inclusión específica de la responsabilidad por la demora, sumadas a cambios en la carga de la prueba, producirán una situación semejante a la responsabilidad objetiva. Todos los estudios muestran que esta orientación es antieconómica e inconveniente. No sólo irá contra la tendencia a crear mercados aseguradores locales, sino que en realidad la invertirá, pues la carga impuesta a los porteadores se asegurará principalmente en los mercados internacionales tradicionales.

B. Jurídica

En el comentario detallado se señalarán varios casos en que es evidente que la nueva revisión provocará litigios considerables y onerosos. Ella plantea cuestiones jurídicas no resueltas y problemas de prueba extraordinariamente difíciles que atentarán contra el objetivo de simplificación y claridad. Esas reformas sólo se justificarían si se demostrase la posibilidad de obtener considerables beneficios económicos.

C. Dificultades prácticas

En algunos casos los porteadores advierten motivos de índole práctica por los que las nuevas normas serían difíciles de aplicar y se prestarían para restringir la innovación en la documentación comercial, lo que dificultaría la aparición de servicios de transporte más eficaces.

Debe admitirse que una convención de este tipo tendría probablemente efectos considerables sobre la documentación durante un extenso período venidero.

* Otros comentarios de la Cámara Internacional de Navegación Marítima figuran *infra*, en la segunda parte, IV.2.

*Artículo 1**Párrafo 4*¹

La definición incluye entre las mercancías a los animales vivos, en tanto que éstos son específicamente excluidos del Convenio de 1924. Es muy posible que los porteadores se nieguen a transportar animales, a menos que se les autorice a hacerlo con arreglo a un contrato especial. Deben tenerse en cuenta los siguientes puntos :

1. El control del animal está frecuentemente a cargo de un cuidador.

2. Existen riesgos especiales, particularmente por lo que hace al cuidado con que se debe proceder respecto de animales extremadamente valiosos, por ejemplo, agua y una dieta especial. El comportamiento a bordo de animales en condiciones de hacinamiento no puede preverse.

3. Es extremadamente difícil que un tercero inocente resulte perjudicado, pues rara vez el título se transferirá mediante endoso del conocimiento de embarque, y es posible que ello no ocurra nunca.

4. La prueba de la debida diligencia es difícil. No existen servicios *post mortem*.

5. En la práctica, la exigencia de que el cargador asegure estos riesgos por intermedio del porteador será el método más económico. Ello significará también que todos los animales se asegurarán por esta vía, lo desee o no el cargador. En algunos casos, los cargadores probablemente preferirán una expedición sin seguros, pues su costo, independientemente del método empleado, puede no justificarse económicamente.

Para evitar la superposición de normas con el Convenio de Atenas, debe excluirse también el equipaje de los pasajeros. La primera frase debería decir, pues : « por "mercancías" se entenderá todo tipo de mercancías, con exclusión de animales vivos y de la responsabilidad por el equipaje de los pasajeros, que se rige por el Convenio de Atenas relativo al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje, firmado en Atenas el 13 de diciembre de 1974 ».

*Párrafo 5*²

Cuando la situación del cargador es por lo menos tan sólida como la del porteador, parece no justificarse la inclusión de contratos celebrados con arreglo a la norma de la independencia en un mercado abierto. En las Reglas de La Haya no se incluyen ciertos artículos, como efectos personales, automóviles usados, cargas experimentales y vehículos en transbordadores.

En estos casos, los valores son subjetivos o difíciles de indagar, lo que dificulta tanto la fijación de las primas de seguro que los cargos siempre entrañarán un elemento

considerable de incertidumbre. El cargador podrá dejar estas incertidumbres por sí mismo.

Existen también dudas sobre si la disposición abarca los contratos de volumen.

Se recomienda la exclusión de estas categorías. Ello podría efectuarse con arreglo a la propuesta que figura en el artículo 2.

*Artículo 2*a) *El artículo en su totalidad*³

El efecto de este artículo será reducir a un mínimo los casos en que el transporte de carga general, conforme a un conocimiento de embarque, no se ajustará a estipulaciones similares a las Reglas de La Haya. Los porteadores están dispuestos, en principio, a ofrecer condiciones similares a las de las Reglas de La Haya cuando el documento apropiado sea un conocimiento de embarque; pero su aplicación a todos los contratos de transporte marítimo de mercancías envuelve al parecer una restricción innecesaria a la innovación comercial. Es erróneo suponer que, en todos los casos, el cargador necesita protección o la desea.

Por ejemplo, los contratos de volumen, las cargas experimentales y las mercancías sin valor comercial no se ajustan a las Reglas de La Haya, en beneficio de todos los interesados. Se recomienda en consecuencia que se repongán en el texto los siguientes párrafos :

« Cuando no se expida un conocimiento de embarque u otro documento similar, las partes pueden convenir expresamente en que no se aplicará el Convenio, siempre que se emita un documento que acredite el contrato y se endose en el mismo la declaración de esa estipulación firmada por el cargador.

» A los fines de este artículo, los contratos de transporte de cierta cantidad de mercancías durante un determinado período se considerarán contratos de fletamento. »

b) *Párrafo 4*⁴

A fin de eliminar toda ambigüedad en los casos en que se utilice un conocimiento de embarque como recibo en un contrato de fletamento, se insta a que se agreguen las palabras « que no sea el fletador » al final del párrafo 4 del artículo 2.

*Artículo 4**Párrafo 1*⁵

Este artículo incrementa considerablemente la responsabilidad del porteador. Según las normas precedentes, el porteador aceptaba la responsabilidad desde el momento de empleo de los aparejos del buque durante la

¹ Para las disposiciones correspondientes véase el inciso c del artículo 1 del Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924 (en adelante mencionado como « Convenio de Bruselas de 1924 » o como « Convenio de 1924 »).

² Los comentarios formulados en relación con este párrafo son aplicables también al artículo 2 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías. Para las disposiciones correspondientes, véanse el inciso b del artículo 1 y el artículo 6 del Convenio de Bruselas de 1924.

³ Para las disposiciones correspondientes, véanse el artículo 10 del Convenio de Bruselas de 1924 y el artículo 5 del Protocolo de 23 de febrero de 1928, por el que se modifica el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924 (denominado en adelante Protocolo de Bruselas de 1968).

⁴ Para las disposiciones correspondientes, véanse los artículos 5 y 6 del Convenio de Bruselas de 1924.

⁵ Para las disposiciones correspondientes, véase el inciso e del artículo 1 del Convenio de Bruselas de 1924.

carga hasta dicho empleo durante la descarga. El porteador estaría obligado ahora a aceptar la responsabilidad desde el momento en que se hace cargo de las mercancías hasta aquel en que las entrega. Básicamente, ello tendrá como efecto desplazar la responsabilidad del asegurador de la carga al asegurador de la responsabilidad del buque. También generará sin duda un estado de incertidumbre y litigios futuros muy onerosos. Es improbable que todos los litigios produzcan los mismos resultados en diferentes países; en consecuencia, un propietario prudente de la carga deberá posiblemente asegurarla como si las normas existentes siguieran en vigor. Por ende, la carga estará doblemente asegurada durante una porción considerable del tiempo de tránsito, lo que incrementará sin duda los costos.

Párrafo 2

En gran número de casos, el naviero que « haya recibido [las mercancías] » no es la misma persona bajo cuya « custodia » están las mercancías. Aquél puede muy bien verse obligado a entregarlas a una autoridad portuaria o de depósito en el puerto de carga o en un puerto intermedio, cesando así de tener su custodia o control.

Se trata de otro caso en que la colocación del seguro pasará de manos del asegurador tradicional de la carga al naviero cuyo riesgo general se verá incrementado. Esto obligará al porteador a soportar seguros más caros, que se reflejarán en definitiva en mayores fletes. Cabe advertir también que esta disposición hará responsable al porteador en circunstancias que no controla y que, en consecuencia, esa responsabilidad adicional no mejorará su desempeño.

Los litigios pueden disminuirse si se define el momento en que ha « recibido [las mercancías] » con la misma claridad con que se define su entrega. En consecuencia, la primera frase del párrafo 2 del artículo 4 debería enmendarse como sigue :

« A los efectos del párrafo 1 se entenderá, salvo prueba en contrario, que el porteador está a cargo de las mercancías desde el momento en que las haya tomado bajo su custodia dentro de la zona portuaria hasta el momento en que las haya entregado :

» a) Poniéndolas en poder . . . etc. »

Artículo 5

Párrafos 1, 2 y 4⁶

La carga de la prueba se impone al porteador para que acredite que ha tomado todas las medidas razonablemente necesarias a fin de evitar el hecho y sus consecuencias.

En ciertos casos, los porteadores podrían aceptar como justo que los principios que rigen la carga de la prueba se tornasen más estrictos, cuando la causa del hecho era conocida en buena medida por el porteador. No obstante, la redacción que se propone constituye una corrección exagerada y conduce a un nuevo tipo de responsabilidad similar a la responsabilidad objetiva.

⁶ Para las disposiciones correspondientes, véanse los artículos 3 y 4 del Convenio de Bruselas de 1924.

Subsiste una excepción reducida de incendio (véase el párrafo 4 del artículo 5 del proyecto de convenio), pero ya no se admite el error en la navegación o en la administración del buque como excepciones del naviero. Aquí también el nuevo enfoque producirá sobre todo el desplazamiento de la carga del seguro.

El interés del cargador queda protegido al imponer al naviero una responsabilidad suficiente para garantizar que actuará con prudencia respecto de las mercancías. En el caso de incendio y de error en la navegación, ello está suficientemente garantizado por el propio interés del porteador. Si se comprobara que el gravamen que se le impone no redonda en una mejor ejecución sino que concentra el riesgo en un grado que dificulta y encarece mucho la cobertura, nada se habrá ganado y el costo del comercio mundial se habrá incrementado. El número de factores imponderables hace que la cuantificación de este incremento sobre una base internacional sea virtualmente imposible. Puede afirmarse, en cambio, que la presencia de incertidumbres determina necesariamente fletes más elevados.

Debe señalarse que tanto los cargadores como los porteadores y los aseguradores se oponen a la propuesta.

Correspondería que la Comisión examinara cuidadosamente los aspectos económicos de estas modificaciones y llegara a la conclusión de que los cambios propuestos no tendrán como efecto aumentar los fletes, con poca o ninguna reducción compensatoria de las primas del seguro de la carga. Si no lo consiguieren, deberían conservarse las excepciones que figuran en el Convenio de 1924, en la medida necesaria para evitar este peligro.

Ha llevado varios decenios de litigios fijar el significado de los términos « debida diligencia . . . para poner el buque en buen estado para navegar » y, sin embargo, esas palabras todavía se interpretan diversamente en distintas jurisdicciones. Sólo los abogados no verán con recelo el litigio que implicará la elucidación del significado de « todas las medidas razonablemente necesarias para evitar el hecho y sus consecuencias ».

Se recomienda la inclusión de las siguientes disposiciones en lugar de los párrafos 1 y 2 del artículo 5:

« 1. El porteador será responsable de los perjuicios que resulten de la pérdida o el daño de las mercancías, si el hecho que causó la pérdida o el daño se produjo cuando las mercancías estaban a su cargo conforme al artículo 4, y se debió a la negligencia del porteador, sus empleados o agentes.

» La negligencia del porteador o de sus empleados o agentes se presumirá, salvo prueba en contrario, si la pérdida o el daño se produjeron a causa de un naufragio, abordaje, encalladura o explosión o de un defecto del buque, o con ocasión de alguno de estos hechos.

» 2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, el porteador no responderá de la pérdida, daños o gastos resultantes de cualquier negligencia o defecto en la navegación del buque, o de un incendio, salvo prueba de que esos perjuicios han sido causados por culpa real o coparticipación del porteador. »

Párrafo 3

A veces, es posible que una carga de paradero conocido no sea entregada dentro de los sesenta días. Se recomienda agregar la siguiente frase: «Si al expirar los 60 días, el porteador puede determinar el paradero de las mercancías, transcurrirá un período adicional de sesenta días antes que el titular de una acción pueda considerar perdidas las mercancías».

Párrafo 5

Aunque no se acepte la enmienda del párrafo 4 del artículo 1 será necesario modificar de todos modos la redacción del párrafo 5 del artículo 5 para eliminar varias ambigüedades. Se propone el siguiente texto:

«El porteador quedará exento de responsabilidad respecto de los animales vivos cuando la pérdida o el daño resulten de:

- » a) Cualesquier instrucciones especiales del cargador o de la falta de ellas.
- » b) Riesgos especiales inherentes al transporte de animales. Salvo prueba en contrario, se presumirá que toda pérdida o daño se debe a estos riesgos especiales.»

Párrafo 6⁷

La excepción de razonabilidad se aplica solamente a las medidas adoptadas para evitar un hecho o sus consecuencias. Si se produce una demora por la desviación de un buque para desembarcar a un tripulante herido cuya vida no peligrará, pero que requiere pronta ayuda médica, el porteador no quedará exonerado por esta cláusula. Si un porteador deja de hacerlo será responsable en muchas jurisdicciones por negativa de asistencia médica y estará expuesto a críticas por razones humanitarias.

Al parecer, no se incluyen las medidas razonables tomadas para evitar un hecho razonablemente previsto.

La demora que origine un daño físico puede ser causada por un hecho laboral. Si el argumento se aduce en términos morales, ni el porteador ni el cargador serán normalmente responsables. (Un caso interesante pero oneroso podría basarse en la cuestión de si un porteador tomó todas las medidas razonables para evitar una huelga de la tripulación.) Si el razonamiento se sustenta sobre una base práctica, la responsabilidad por la demora será un caso más de extensión inconveniente de la responsabilidad de los navieros que tendrá como resultado costos más elevados.

Se recomienda por consiguiente que se modifique como sigue el párrafo 6 del artículo 5:

«El porteador no responderá de la pérdida, daños o demora que sean resultado de:

- » a) Medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas o para la preservación de la salud.
- » b) Medidas razonables para el salvamento de mercancías en el mar.
- » c) Conflictos laborales.»

⁷ Para las disposiciones correspondientes, véase el párrafo 4 del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924.

Artículo 6⁸

El comentario definitivo se hará cuando se conozcan las propuestas finales. No obstante, pueden formularse las siguientes consideraciones generales:

1. La cuestión debe resolverse atendiendo a consideraciones puramente prácticas. Según el Convenio de 1924, el cargador tenía la opción de declarar un valor más alto a cambio de lo cual el porteador podía pedir un flete más elevado. Esta opción ha sido escasamente ejercida, pues los fletes exigidos por los porteadores eran más elevados que lo que podía obtenerse de los aseguradores de la carga. (Los riesgos a bordo constituyen solamente una parte del riesgo del asegurador de la carga; la cobertura de la responsabilidad del porteador se vincula casi enteramente a estos riesgos.) Si se impone una limitación elevada, la proporción que debe soportar el seguro de la responsabilidad del porteador será mayor. Según la experiencia de la industria aseguradora marítima, ésta es la manera más onerosa de contratar seguro adicional y, en consecuencia, el costo de las mercancías aumentará en último término.

2. De imponerse una limitación elevada, el cargador de mercancías de valor reducido subvencionará al cargador de mercancías de mayor valor.

3. Un límite alto incrementará el riesgo general del porteador y obligará al asegurador de la responsabilidad del porteador a reasegurarse a un precio elevado en los mercados internacionales, usurpando así parte de la función normal del cargador.

4. El párrafo 189 del estudio TD/B/C.3/120 de la Secretaría de la UNCTAD dice lo siguiente:

«Finalmente, aunque parece absolutamente necesario crear una clara estructura de responsabilidad del armador que sea fácilmente aplicable y que al mismo tiempo reduzca al mínimo los litigios respecto de la cuantía de la responsabilidad del porteador por paquete, unidad o kilogramo, no hay necesidad de introducir límites que sean superiores al valor real de la carga ordinaria. Como ya se ha explicado en otros capítulos del presente estudio, la cobertura del seguro de responsabilidad civil contratada globalmente por una cuantía total relativamente alta suele ser más cara que la cobertura del seguro de cosas por el valor exacto de cada envío particular. De ahí la necesidad de mantener la responsabilidad global «por buque» dentro de unos límites asegurables que sean razonables. De ese modo llega a su nivel más económico el costo global del seguro de la carga más la cobertura de la responsabilidad del porteador.»

*Artículo 7**Párrafo 1⁹*

Aunque la frase «en la responsabilidad contractual o en la responsabilidad extracontractual» no plantea dudas

⁸ Para las disposiciones correspondientes, véanse el párrafo 5 del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924 y el artículo 2 del Protocolo de Bruselas de 1968.

⁹ Para las disposiciones correspondientes, véase el artículo 3 del Protocolo de Bruselas de 1968.

en los círculos comerciales, no es de aplicación universal. Se recomienda que se agreguen las palabras « o de otra manera » al final de esta cláusula.

Artículo 9

Párrafo 1¹⁰

Por regla general, se entiende que conforme al uso en todas las operaciones con contenedores, éstos se transportan sobre cubierta. Para evitar posibles litigios, se sugiere la adición de la siguiente frase al final del párrafo 1 del artículo 9 :

« Se entenderá que el transporte marítimo en contenedores constituye un acuerdo de carga sobre cubierta. »

Párrafo 4

Puede suceder que las mercancías se carguen sobre cubierta sin incurrir en el grado de imprudencia requerido en el artículo 8. Este párrafo debería suprimirse.

Artículo 13

Párrafo 1

Ha habido casos en que los porteadores han embarcado sustancias riesgosas o contaminantes, cargadas sin revelar su contenido; se propone que estas sustancias reciban el mismo tratamiento que las mercancías peligrosas.

Las palabras « en caso necesario » y « cuando sea posible » deben suprimirse, pues facilitan escapatorias a los cargadores negligentes o deshonestos.

Se recomienda que el párrafo 1 del artículo 13 se modifique como sigue :

« Cuando el cargador entregue al porteador mercancías peligrosas, que a los fines de este artículo comprenden sustancias riesgosas o contaminantes, informará a éste de la naturaleza de las mercancías e indicará el carácter del peligro y las precauciones que deban adoptarse. El cargador señalará o marcará en forma conveniente estas mercancías como peligrosas. »

Artículo 14

Párrafo 1¹¹

Para mayor claridad, esta disposición debería enmendarse como sigue : « Cuando el porteador reciba las mercancías bajo su custodia dentro de la zona portuaria . . . » a fin de armonizarla con el párrafo 2 del artículo 4.

Artículo 15

El artículo 15 en su totalidad y su párrafo 1¹²

No conviene insertar requisitos basados en la práctica actual, que se halla en constante mutación. Las necesidades comerciales de los cargadores y de los bancos determinarán el contenido del conocimiento de embarque.

¹⁰ Para las disposiciones correspondientes, véase el inciso *c* del artículo 1 del Convenio de Bruselas de 1924.

¹¹ Para las disposiciones correspondientes, véase el párrafo 3 del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924.

¹² Para las disposiciones correspondientes, véanse los incisos *a* y *c* del párrafo 3 del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924.

El artículo 16 otorga al cargador la protección que requiere. El artículo 15 debería suprimirse totalmente.

En ciertas ocasiones, los requisitos son, en todo caso, de ejecución imposible. En particular el inciso *f* no podría ser acatado en el caso de una consignación recibida en varios días, ni sería apropiado respecto de un conocimiento de embarque con la estampilla « embarcado ». El inciso *h* implica que puede haber más de un conocimiento original. El objetivo actual es reducir el número de conocimientos de embarque con un solo original. El inciso *k* crearía dificultades y generaría más documentos si la carga se revendiese.

Párrafo 2¹³

Por las razones expresadas respecto del párrafo 1 del artículo 15, las palabras « y se indicará la fecha o las fechas en que se ha efectuado la carga » deben suprimirse.

Artículo 16

Párrafo 4

La segunda frase contiene una conclusión ilógica, en particular en los casos de contrato de fletamento en que el fletador y el cargador son una misma persona, de lo que resulta que el conocimiento de embarque constituye solamente un recibo en el momento de la expedición y que la no mención del flete puede haber constituido un deseo legítimo del fletador. La presunción más razonable que puede aplicarse durante una posterior negociación del conocimiento de embarque —transacción en que no participa el porteador— es que los porteadores imponen efectivamente fletes por sus servicios y que debe existir una deuda respecto de la cual ha de preservarse el derecho de retención del porteador. Se sugiere, pues, que se suprima este párrafo a fin de conservar la situación actual en que el porteador únicamente renuncia a su derecho de retención mediante un recibo explícito, esto es, la nota de « flete pagado por anticipado » en el conocimiento de embarque.

Artículo 17

Párrafo 3

Consideramos inconveniente e innecesario que las relaciones entre el cargador y el porteador, en lo tocante a las cartas de indemnización, se traten en esta Convención. El párrafo debe suprimirse.

Párrafo 4

En este caso, el porteador será la víctima inocente de un empleado deshonesto o ya no estará en condiciones de valerse de la limitación del artículo 8. En consecuencia, este párrafo debe suprimirse.

Artículo 18

De no enmendarse el artículo 4 según se ha recomendado, este artículo debe modificarse como sigue :

« Cuando un porteador expida un documento distinto de un conocimiento de embarque que constituya prueba

¹³ Para las disposiciones correspondientes, véase el párrafo 7 del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924.

de que ha recibido mercancías en virtud de un contrato de transporte, tal documento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador ha tomado en custodia las mercancías en la forma descrita en dicho documento en la zona portuaria.»

Artículo 19

Párrafo 5

De imponerse responsabilidad por la demora, se recomienda que se agreguen por lo menos las palabras « sus empleados o agentes » al final de este párrafo.

Artículo 20

Párrafo 1¹⁴

La necesidad comercial exige la pronta terminación de los litigios : « un año » es preferible, de acuerdo con lo estipulado en el CIM¹⁵ y en la CMR¹⁶.

Artículo 21

Si bien se justiprecia el deseo de quienes propusieron este artículo, nuevamente parece tratarse de una corrección exagerada de la norma. Se recomienda la eliminación de los incisos *b*, *c* y *d* o, si ello no fuere aceptable, de dos de ellos por lo menos, ya que la presente redacción podría causar problemas de jurisdicción, más las consiguientes incertidumbres, que en última instancia habrán de originar mayores costos de seguro.

Artículo 23

Párrafo 3

Esta disposición debe eliminarse por innecesaria.

Artículo 25

Párrafo 2¹⁷

Se recomienda que se agreguen las palabras « o a la Convención relativa a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares, firmada en Bruselas el 2 de diciembre de 1971, o ... ».

COMITÉ MARÍTIMO INTERNACIONAL (CMI)

[Original : inglés]

Con el fin de permitir que el CMI examinara, en calidad de tal, las enmiendas al actual Convenio Internacional de Bruselas de 1924 sobre conocimientos de embarque, así como al Protocolo de 1968 del mismo Convenio, en la XXX Conferencia del CMI, celebrada en Hamburgo, se estudiaron importantes cuestiones de fondo de las

que resultaron las llamadas « Recomendaciones relativas a las Reglas de La Haya ». En estas recomendaciones, además de proponer la inmediata ratificación del Protocolo de 1968, se abordaron las siguientes cuestiones :

Período de responsabilidad,

Normas básicas sobre la responsabilidad,

Demora en la entrega,

Limitación de la responsabilidad,

Plazo de prescripción.

Cuando el Grupo de Trabajo de la CNUDMI estaba realizando su labor, el CMI recomendó por escrito a dicho Grupo de Trabajo que el convenio no se refiriera a la cuestión de las cartas de garantía (« cartas de indemnización »). El CMI estima que las disposiciones propuestas podrían interpretarse indirectamente como un reconocimiento legal del uso de estas cartas de garantía y, además, que la disposición propuesta del párrafo 3 del artículo 17, por la que se impedía que el porteador recurriese contra el cargador, era inconveniente, retrógrada e injusta.

En 1974 el CMI y la Cámara de Comercio Internacional CCI establecieron un Grupo de Trabajo especial para que estudiara los posibles efectos de las modificaciones introducidas en el sistema de responsabilidad del porteador sobre los costos del « riesgo », y el 8 de octubre de 1975 se presentó un informe sobre las conclusiones a que había llegado dicho Grupo de Trabajo. Cabe señalar que las conclusiones del Grupo de Trabajo son prácticamente idénticas a las observaciones formuladas por el Comité de la UNCTAD sobre el seguro marítimo de la carga en la reunión celebrada en Ginebra en octubre y noviembre de 1975 [véanse, en especial, los proyectos de resolución contenidos en los documentos TD/B/C.3(VII)/SC/L.2, párr. 3, y TD/B/C.3(VII)/SC/L.5, párr. 3, así como el proyecto de informe contenido en el documento TD/B/C.3(VII)/SC/L.6, párr. 15].

RECOMENDACIONES SOBRE LAS REGLAS DE LA HAYA

aprobadas por el CMI en su XXX Conferencia de Hamburgo

En la Conferencia del CMI celebrada en Hamburgo del 1.º al 5 de abril de 1974, a la que asistieron expertos en derecho marítimo de unos treinta países, se debatieron algunas de las principales cuestiones que actualmente examina el Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo. Anteriormente se había invitado a las asociaciones nacionales del CMI a que expusieran sus opiniones y, en agosto de 1973, el Subcomité Internacional había respondido a algunas cuestiones planteadas por el Grupo de Trabajo de la CNUDMI (por ejemplo, la responsabilidad del porteador por demora).

Las presentes Recomendaciones tienen por objeto expresar las opiniones generales de las personas que se dedican al transporte marítimo. En ellas se esboza una síntesis de los intereses de los porteadores y cargadores. Se ha procurado sugerir simplificaciones de las reglas actuales en beneficio de todas las partes interesadas. No se ha considerado deseable *per se* el desplazamiento de

¹⁴ Para las disposiciones correspondientes, véanse el cuarto inciso del párrafo 6 del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924 y el párrafo 2 del artículo 1 del Protocolo de Bruselas de 1968.

¹⁵ Convenio internacional relativo al transporte de mercancías por ferrocarril.

¹⁶ Convención sobre el contrato de transporte internacional de mercaderías por carretera.

¹⁷ Para las disposiciones correspondientes, véase el artículo 4 del Protocolo de Bruselas de 1968.

la asignación del riesgo del porteador al cargador. Naturalmente, existe una relación entre la distribución del riesgo y el flete. Por consiguiente, un cambio fundamental en la asignación del riesgo en detrimento del porteador conducirá inevitablemente a un incremento de los costos de transporte.

Ratificación del Protocolo de 1968

Las reglas y prácticas del transporte marítimo están sometidas a cambios constantes y justificados. Cuando se logra una unificación de la legislación a este respecto mediante convenciones internacionales, se requiere un cuidado especial para ampliar el ámbito de aplicación de las reglas sin que se altere la uniformidad internacional que existe en el momento de efectuar tal modificación. Hay que asegurarse de que cualquier propuesta de enmienda de la legislación actual esté bien fundamentada y cuente con el apoyo de un elevado número de países.

En la Conferencia se estimó que el Protocolo de 1968 por el que se enmendaba el Convenio de 1924 sobre conocimientos de embarque, contenía mejoras importantes que debían adoptarse sin tardanza. Así pues, el Protocolo de 1968 contiene disposiciones que eliminan algunas de las dificultades con las que se tropezaba al aplicar la limitación por unidad al tráfico de contenedores, mediante la introducción de una « fórmula de contenedores », con arreglo a la cual se concede preeminencia a los bultos contenidos en el contenedor y no al propio contenedor, siempre y cuando aquéllos hayan sido enumerados en el conocimiento de embarque. Además, mejora considerablemente la posición de los demandantes con respecto a las unidades pesadas, gracias a la limitación por kilogramos (30 francos Poincaré) que complementan la limitación por unidad. Las reglas que confieren a los empleados del armador las mismas exoneraciones y las mismas limitaciones de responsabilidad que al propio armador también están justificadas y su necesidad era apremiante, así como la de las reglas que aclaran la posición de los cesionarios de buena fe de los conocimientos de embarque. Además, son necesarias las disposiciones relativas a la posibilidad de prolongar el plazo de prescripción de las reclamaciones, así como el plazo concreto de tres meses correspondiente a la prescripción de las acciones, a fin de eliminar la incertidumbre actualmente existente en algunos países partes en el Convenio y facilitar con ello la resolución de las reclamaciones. Por estas razones, el CMI aprobó la siguiente recomendación :

« Considerando

» Que se justifica la introducción de nuevas enmiendas a las Reglas de La Haya, además de aquellas incluidas en el Protocolo de 1968;

» Que necesariamente deberá transcurrir cierto tiempo antes de que pueda lograrse un acuerdo internacional con respecto a las nuevas enmiendas, y

» La urgente necesidad por parte del comercio internacional de acogerse a los beneficios del Protocolo de 1968, el CMI.

» RECOMIENDA que se ratifique el Protocolo de 1968 lo antes posible. »

*Período de responsabilidad*¹

El principio contenido en las Reglas de La Haya, según el cual el período de responsabilidad está limitado al tiempo comprendido entre la carga y la descarga (el llamado principio de « grúa a grúa », tal vez sea adecuado al transporte marítimo « tramp » en el que el porteador normalmente carece de instalaciones propias para almacenar las mercancías antes de la carga o después de la descarga. Sin embargo, la situación quizá sea distinta en el caso de las líneas regulares, especialmente cuando el propio porteador no se ha desprendido de las mercancías en el momento en que las Reglas de La Haya dejan de aplicarse. No está claro en modo alguno el que las Reglas se apliquen en ese momento con respecto a la responsabilidad del porteador ni en qué medida el porteador puede exonerarse de la responsabilidad al amparo de diversas legislaciones nacionales. Por estas razones y a fin de lograr una mayor uniformidad, el CMI, en principio, estuvo de acuerdo en la formulación del actual proyecto de disposición preparado por el Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo y aprobó la siguiente recomendación :

« Considerando que, en principio, el plazo de responsabilidad debería abarcar todo el período durante el cual las mercancías están bajo la custodia del porteador y que, en consecuencia, se requiere una ampliación de la responsabilidad del porteador más allá del período que actualmente comprenden las Reglas de La Haya (de « grúa a grúa »), el CMI

» RECOMIENDA que se amplíe el período de responsabilidad de forma que abarque el período durante el cual las mercancías están bajo custodia del porteador, tanto en el puerto de carga como durante el transporte y en el puerto de descarga, siempre y cuando, *en especial*, no se considere que las mercancías están bajo custodia del porteador

» *En el puerto de carga*

» antes de la recepción efectiva para su embarque por parte del cargador, o

» *En el puerto de descarga*

» si las mercancías, en virtud de la legislación o los usos, se han entregado a una autoridad o a un tercero apropiado a los que el porteador no puede controlar. »

*Normas básicas sobre la responsabilidad*²

Fiel al principio de sugerir únicamente aquellas enmiendas que redunden en beneficio de todas las partes interesadas y de abstenerse de modificaciones que pudieran producir efectos económicos injustificados, el CMI convino en *disminuir*, por lo que concierne al porteador, la actual excepción de error en la navegación o en la gestión del buque, pero decidió que convenía *mantener* dicha excepción en la medida en que se relacionase con errores puramente náuticos.

¹ Artículo 4 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías.

² Artículo 5 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías.

Se sugiere la eliminación de la última mitad de la excepción, es decir, lo relativo a la gestión del buque. Varios países firmantes del Convenio han experimentado dificultades para determinar exactamente la diferencia existente entre «gestión del buque» y «cuidado y custodia de la carga». Se estima que la eliminación de esta parte de la excepción facilitará en gran medida la resolución de las reclamaciones y evitará los litigios. Por otra parte, la eliminación de la excepción de error náutico entrañaría una modificación fundamental de la actual distribución del riesgo entre el porteador y el propietario de la carga. También debería tenerse en cuenta que una disposición expresa en virtud de la cual hiciese recaer en el porteador la responsabilidad por demora acentuaría más aún el cambio. Del mismo modo, la supresión de la excepción de incendio tendría una repercusión notable en la actual asignación del riesgo. La «transacción» sugerida por el Grupo de Trabajo de la CNUDMI, consistente en suprimir la excepción de incendio y atribuir al propietario de la carga la obligación de demostrar la negligencia del porteador, no compensaría el cambio de la asignación del riesgo. En vista de ello, es indudable que aumentaría las primas de los seguros de protección e inmunidad de los porteadores y, debido a diversos factores, no se produciría una reducción correspondiente de las primas del seguro de la carga. El que asegura la carga no recupera del porteador más de un 10% o un 20% de la suma pagada a los propietarios de la carga. La *dificultad de calcular* las mayores posibilidades de interponer recursos que se derivarían de la eliminación de las excepciones tradicionales del porteador (por ejemplo, las de error de navegación o incendio) impedirían que los aseguradores de la carga redujeran las primas actuales, al menos hasta que se hubiera obtenido una experiencia clara respecto de las consecuencias de este cambio. Por lo tanto, la supresión de las exoneraciones redundaría en *un costo total más elevado de los seguros*, en detrimento de todas las partes interesadas.

Además, para aclarar que no se pretende introducir ningún cambio fundamental con respecto a la asignación del riesgo, en cualquier «fórmula general de responsabilidad» habrá que disipar toda duda de que esta fórmula se base en el concepto de negligencia, a fin de evitar la impresión de que dicha base responde más o menos al tipo denominado «responsabilidad estricta con excepciones». Por estas razones, el CMI sugiere la siguiente recomendación:

« 1. *Considerando*

- » que se ha demostrado que la expresión “gestión del buque” es difícil de interpretar y ha sido, por lo tanto, causa de muchos litigios, y
- » que su eliminación no entrañaría efectos económicos graves, el CMI
- » RECOMIENDA que se suprima la excepción de error “en la gestión del buque”.

» 2. *Considerando* que la eliminación de la excepción de error “náutico” conllevaría el aumento del costo general del transporte, dato que un incremento de la responsabilidad del porteador conduciría a un aumento de los fletes sin que a ello correspondiese

una disminución del costo del seguro de la carga, el CMI

» RECOMIENDA que se mantenga la excepción de error “náutico”.

» 3. *Considerando* que la eliminación de la “excepción de incendio” conllevaría el aumento del costo general del transporte, dado que un incremento de la responsabilidad del porteador conduciría a un aumento de los fletes sin que a ello correspondiese una disminución del costo del seguro de la carga, el CMI

» RECOMIENDA que se mantenga la “excepción de incendio”.

» 4. Además, el CMI

» RECOMIENDA que, si se modifican las actuales disposiciones de las Reglas de La Haya sobre la responsabilidad, se manifieste expresamente en las nuevas disposiciones que la responsabilidad del porteador se basa en la culpa o negligencia.»

*Demora en la entrega*³

Es muy debatida la cuestión de si las Reglas de La Haya establecen la responsabilidad del porteador por demora. En todo caso, es evidente que al determinar si existe responsabilidad por demora se debe tener debidamente en cuenta la incertidumbre de la duración de un viaje por mar en comparación con el transporte aéreo y por tierra. Pueden variar grandemente las razones que justifican hacer obligatoria la responsabilidad por demora del porteador según el tipo de comercio, la duración del viaje y otras circunstancias. Aunque en el actual transporte marítimo por buques de línea regular dicha responsabilidad puede parecer absolutamente natural debido a su brevedad, cabe dudar sobre la conveniencia de establecer la responsabilidad obligatoria por demora en el transporte transoceánico por buques de servicio irregular, en el cual las dificultades del porteador con frecuencia se agudizan por su falta de control de los servicios de los puertos. Sin embargo, el mero hecho de que los Estados partes en las Reglas de La Haya en su forma actual no se pongan de acuerdo sobre la interpretación adecuada de las Reglas a este respecto, es suficiente para exigir que se aclare esa cuestión en cualquier revisión de las Reglas de La Haya que pueda hacerse en el futuro. Habida cuenta de que los tribunales de algunos Estados signatarios del Convenio ya han aceptado la responsabilidad obligatoria por demora del «porteador de las Reglas de La Haya» —principio que algunos Estados ya han incorporado en la legislación dictada en sus países en aplicación de las Reglas de La Haya—, el CMI sugirió la siguiente recomendación:

« *Considerando* que las Reglas de La Haya, en su actual redacción, no contienen disposición concreta alguna sobre la responsabilidad por demora en la entrega pero que en algunos países las Reglas de La Haya se interpretan en el sentido de que abarcan dicha responsabilidad, el CMI

³ Párrafos 1 y 2 del artículo 5 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías.

» RECOMIENDA que las Reglas de La Haya se complementen con disposiciones expresas sobre la demora en la entrega, con arreglo a las mismas normas de responsabilidad aplicables por pérdida o daño de la cosa, pero que la indemnización por demora se limite siempre a la pérdida directa y razonable que, en el momento de celebrar el contrato, el porteador pudiera haber previsto razonablemente como probable consecuencia de la demora y, además, se limite a una suma que no exceda del flete. Sin embargo, en ningún caso la responsabilidad acumulada del porteador por pérdida, daños o demora excederá del límite que se aplicaría por la pérdida total de las mercancías respecto de las cuales se incurrió en esa responsabilidad.»

*Limitación de la responsabilidad*⁴

Es bien sabido por los especialistas en derecho marítimo que las disposiciones relativas a la limitación de la responsabilidad de las Reglas de La Haya, en su forma actual, tienden a provocar litigios por los que el demandante —frecuentemente con bastante poco éxito— trata de « romper » la limitación. Esto da lugar a gastos que no benefician a nadie y crea incertidumbre en relación con el límite máximo de la responsabilidad del porteador, con la consiguiente dificultad de determinar en qué medida el seguro debe cubrir los riesgos. Por lo tanto, el CMI se mostró partidario de un nuevo texto que aclarara la cuestión y sugirió la siguiente recomendación :

« Considerando que el objetivo básico de las disposiciones relativas a la limitación de la responsabilidad consiste en determinar claramente el límite máximo de la responsabilidad del porteador que sirva de base clara para el seguro de dicha responsabilidad, el CMI

» RECOMIENDA que el porteador siempre tenga derecho a limitar su responsabilidad, a menos que la pérdida, los daños o la demora hayan sido provocados por una acción u omisión del propio porteador, con la intención de causar daños, o por imprudencia y con conocimiento de que probablemente se producirían daños.»

*Plazo de prescripción*⁵

Las disposiciones relativas a la prescripción de las reclamaciones va siempre en perjuicio del demandante ya que tienden a limitar sus recursos incluso cuando, prescindiendo del plazo de prescripción, pudiera haber iniciado con éxito una acción. Sin embargo, esto es consecuencia necesaria de toda norma sobre la prescripción. No se pone en tela de juicio el propio fundamento de las normas sobre la prescripción, pero dichas normas deberían ser claras y de fácil aplicación. Una prórroga del actual plazo para iniciar una acción no constituye garantía alguna de que el demandante dispondrá siempre de tiempo suficiente; por el contrario, cualquier modificación del actual plazo de un año puede crear incertidumbre en otras esferas, por ejemplo, la legislación nacional, en relación con el plazo adecuado.

⁴ Artículos 6 y 8 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías.

⁵ Artículo 20 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías.

Además, el hecho de que tal vez sea necesario un plazo superior a un año para la solución de reclamaciones no exige la ampliación del plazo legal de prescripción ya que dicho plazo puede prorrogarse por acuerdo de las partes. Esto es frecuente en la práctica. Con objeto de evitar toda incertidumbre a este respecto, el Protocolo de 1968 por el que se modifican las Reglas de La Haya dispone de manera expresa que es posible un acuerdo. Por lo tanto, el CMI sugirió la siguiente recomendación :

« Considerando las ventajas de mantener el bien establecido plazo de prescripción de un año para la interposición de una acción, el hecho de que el período de un año no sea tan breve como para crear dificultades en la práctica, y la posibilidad de ampliar el plazo por acuerdo de las partes, según se establece de manera expresa en el Protocolo de 1968, el CMI

» RECOMIENDA que se mantenga el plazo de un año para la interposición de una acción.»

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO CONJUNTO CMI/CCI SOBRE RESPONSABILIDAD Y SEGUROS

1. Introducción

El Grupo de Trabajo fue establecido por el CMI y la CCI en 1974 para que efectuara estudios estadísticos sobre los posibles efectos de las modificaciones introducidas en los sistemas de responsabilidad del porteador sobre los costos del « riesgo » (véase doc. de la CCI 301/261, 1974-03-18). El mandato del Grupo de Trabajo sólo hacía referencia en un principio al transporte marítimo.

El profesor Jan Ramberg, Oficial Jurídico Jefe del CMI, fue elegido presidente, y participaron en las reuniones del Grupo de Trabajo los siguientes expertos :

Sres. K. Schalling y J. C. Macé (Unión Internacional de Seguros de Transportes), Sr. Descours (Usuarios), Sr. C. W. Rees (CCI), Sr. G. B. Brunn (Deutscher Transport Versicherungs-Verband e.v.), Sr. R. M. F. Duffy (Cámara Internacional de Navegación Marítima), Sr. N. M. Hudson (Institute of London Underwriters), Srta. Claire Légendre (Syndicat des Sociétés Françaises d'Assurances Maritimes).

El Grupo de Trabajo se reunió el 12 de marzo de 1974 y el 8 de octubre de 1975 en la sede de la CCI en París.

En la reunión del 12 de marzo de 1974 se decidió que, en una primera etapa, el estudio debía limitarse a una apreciación de los efectos de la supresión de las excepciones especiales del porteador marítimo por error en la navegación y la administración del buque y por incendio. Posteriormente, habida cuenta de que se ha publicado el proyecto definitivo del Grupo de Trabajo sobre la Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo de la CNUDMI, el estudio se ha centrado en la nueva disposición sobre responsabilidad contenida en dicho proyecto (artículo 5), en el que se sugiere la supresión de esas excepciones pero modificando la regla de la carga de la prueba en beneficio del porteador respecto de los daños causados por incendio.

2. Información estadística

Se ha sugerido —por ejemplo, en las recomendaciones hechas por el CMI en 1974 sobre las Reglas de Hamburgo y La Haya en las que se propone el *mantenimiento* de las excepciones de error en la navegación (pero se excluye la excepción de la «administración del buque») y de incendio— que dicha modificación en la distribución de los riesgos entre el porteador y el propietario de la carga entrañaría un *aumento del total* de los costos del «riesgo». Se espera que las primas que ha de pagar el porteador por el seguro de protección e indemnización (P & I) aumenten pero que las primas del seguro de la carga no se reducirán correlativamente. Esto se debe en primer lugar al hecho de que la suma *neta* recuperada por el propietario de la carga nunca es igual a la suma *bruta* pagada por los porteadores y sus aseguradores. La diferencia entre la cantidad bruta y la cantidad neta abarca los gastos generales y los gastos externos por concepto de honorarios a los abogados, árbitros, etc., de ambas partes.

El Grupo de Trabajo ha pedido a los aseguradores de P & I y de la carga que justifiquen la anterior hipótesis con datos estadísticos, pero ha recibido la respuesta de que es imposible proporcionar información estadística exacta sobre la base de una situación totalmente hipotética. Hasta que se solucionen las reclamaciones sobre la base de una nueva regla de responsabilidad que pueda apoyarse en información estadística fidedigna, la modificación entrañaría un aumento del total de los costos del seguro. Sin embargo, se había recibido información procedente de distintas fuentes en el sentido de que la suma pagada por los aseguradores de la carga por los llamados riesgos libres de avería particular (es decir, fundamentalmente riesgos relacionados con colisiones, varaduras e incendio, así como la avería gruesa que con frecuencia se deriva de ello) equivalía aproximadamente a 1/5 de la cantidad *total* pagada por todos los riesgos. Esto implica que la supresión de las excepciones del porteador por error en la navegación e incendio muy probablemente traspasaría gran parte del riesgo al porteador y también debilitaría la motivación del propietario de la carga a protegerse de los riesgos libres de avería particular asegurando la carga.

3. La regla óptima de responsabilidad

En esta etapa, el Grupo de Trabajo no deseaba ampliar la cuestión general de la forma en que debería definirse la norma de la responsabilidad en la reglamentación del transporte de mercancías a fin de obtener los mejores resultados desde un punto de vista económico. Sin embargo, en relación con la propuesta supresión de las excepciones de error en la navegación e incendio, el Grupo de Trabajo desea hacer las siguientes precisiones :

3.1. Razonabilidad

La cuestión de la *razonabilidad* carece absolutamente de importancia, ya que es fácil traducir un aumento de los riesgos por un factor de los costos. En último término, el propietario de la carga tendría que pagar, directa o indirectamente, el aumento de los costos derivados de un aumento en la responsabilidad del porteador.

3.2. Prevención de pérdidas

No cabe esperar que la modificación propuesta produzca ningún *efecto «disciplinario»* que conduzca a una reducción de las pérdidas o daños de la carga, pues los errores en la navegación y el incendio comprometerán inevitablemente bienes del propio porteador, hecho que debería ser suficientemente disuasivo.

3.3. Armonización del derecho del transporte de mercancías

La eliminación de las excepciones de error en la navegación e incendio permitiría una armonización mejor de la legislación sobre transporte marítimo de mercancías con otras ramas del derecho del transporte. Esta simplificación revestiría valor particular en situaciones en que el porteador se compromete a transportar mercancías mediante modos diferentes de transporte. No obstante, es difícil evaluar qué ventajas *económicas* resultarán de dicha simplificación.

3.4. Cobertura del riesgo por pérdidas o daños de las mercancías. ¿Mediante la responsabilidad del porteador o mediante el seguro de la carga?

Existe sin lugar a dudas consenso internacional en el sentido de que el riesgo por pérdidas o daños de las mercancías habrá de soportarlo, por lo menos en principio, el seguro de la carga. El propietario de la carga no deberá ser forzado en ningún caso por una legislación obligatoria a comprar él mismo protección contra dichos riesgos exclusivamente del porteador. Si bien el propietario de la carga, que desea protegerse mediante el «conocimiento de embarque asegurado» que le ofrece el porteador, ha de tener por supuesto la oportunidad de aceptarlo, no deberá ser obligado, directa o indirectamente, a utilizar este sistema como único medio de obtener la protección deseada. La misma observación se formuló en el reciente estudio de la UNCTAD sobre el seguro marítimo de la carga (TD/B/C.3/120, de fecha 9 de mayo de 1975) en que se subrayó particularmente que los países en desarrollo deberían controlar en mayor medida que hasta ahora el seguro de dichos riesgos.

3.5. ¿Es necesario proteger mediante legislación obligatoria las acciones de los aseguradores de la carga?

El Grupo de Trabajo no se propuso formular ninguna declaración general acerca del alcance conveniente de la legislación obligatoria sobre responsabilidad del porteador, pero subrayó el peligro de que el incremento de las acciones podría producir el aumento de los costos totales del «riesgo», en perjuicio de los intereses de la carga. La redacción de los futuros convenios internacionales sobre el derecho del transporte de mercancías debería evitar la cobertura «dual» que dimana de la responsabilidad del porteador y de su seguro, además de la del seguro del propietario de la carga. Ello puede lograrse técnicamente si se permite que el propietario de la carga *disminuya* la responsabilidad del porteador en los casos en que esté protegido por el seguro de la carga.

3.6. *¿Promueve la tendencia hacia una « responsabilidad plena del porteador » la supresión propuesta de las excepciones del porteador ?*

Es inevitable que el gravamen adicional que se impone a los porteadores marítimos con el cambio sugerido en el régimen de la responsabilidad daría nuevos argumentos a los sostenedores de un sistema de « responsabilidad plena del porteador ». Ella sería aceptable en la medida en que la responsabilidad ampliada fuese *optativa* para el propietario de la carga, pero el Grupo de Trabajo no percibe ninguna ventaja para el propietario de la carga si éste se ve *forzado* a aceptar dicho sistema por una legislación obligatoria que incrementa el riesgo actual del porteador y lo induce por consiguiente a asumir los riesgos adicionales al nivel de una « responsabilidad plena del porteador ».

3.7. *Uniformidad internacional del derecho del transporte marítimo de mercancías*

El Grupo de Trabajo desea subrayar el peligro de que se destruya la presente uniformidad internacional del derecho de transporte marítimo de mercancías, lograda merced al Convenio de Bruselas de 1924 sobre conocimientos de embarque (Reglas de La Haya). Debe evitarse por todos los medios que algunos Estados ratifiquen un nuevo convenio mientras otros se abstengan de hacerlo. Ello ocasionaría complicaciones infinitas, litigios acerca del derecho y la jurisdicción aplicables, y un tipo de « regateo de jurisdicción » por el cual los reclamantes tratarían de seleccionar, para entablar la demanda, un lugar en que crean que sus intereses estarán mejor resguardados. Ello sería perjudicial para todos. El Grupo de Trabajo considera por consiguiente que la modificación sugerida sobre la distribución del riesgo *no* debería aceptarse salvo que se garantice adecuadamente que el nuevo convenio en que figure dicha norma nueva de responsabilidad obtendrá al menos la misma aceptación que las actuales Reglas de La Haya.

UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES

[Original : inglés]

Observaciones generales

En primer lugar, la Unión Internacional de Seguros de Transportes (UIST) quiere poner de relieve el hecho de que la reglamentación del transporte marítimo sancionada en el Convenio de Bruselas de 1924 (las Reglas de La Haya) ha sido adoptada en general por las naciones que comercian en el mundo y ha creado un alto grado de estabilidad en lo tocante a la responsabilidad del cargador en cuanto a las mercaderías. El conocimiento de embarque producto de esta reglamentación puede todavía considerarse como uno de los documentos comerciales más importantes del comercio internacional. Como pasa un tiempo considerable antes de que una convención internacional sea adoptada por todos y, en el caso del Convenio de Bruselas de 1924, esa situación sólo se alcanzó después de la segunda guerra mundial, una nueva redacción del instrumento debe fundarse en un cuidadoso análisis de lo que puede lograrse.

También debería tenerse en consideración que la reglamentación del transporte marítimo es una esfera que interesa al comercio internacional y principalmente a las partes que participan directamente en ese comercio y tienen perfecto conocimiento de los riesgos involucrados.

En la transacción de las Reglas de La Haya de 1924, se estableció una cierta asignación de los riesgos entre el porteador y el propietario de la carga. Los riesgos asignados en particular al propietario de la carga, especialmente los de falta náutica e incendio, están enumerados en el Convenio. La indemnización en el caso de pérdida o daños debidos a esos riesgos está asegurada por el seguro de la carga. Los riesgos que asume el porteador se indemnizan con el seguro que cubre la responsabilidad del porteador (P & I). Esta asignación explícita de los riesgos entre las dos partes en el contrato de fletamento ha contribuido a proporcionar, en el comercio internacional, una protección adecuada de las mercancías contra pérdidas y daños durante el tránsito. Aunque la experiencia ha demostrado que la línea divisoria entre los riesgos asignados al porteador y los soportados por el propietario de la carga no es perfectamente clara, la distribución ha contribuido eficazmente a limitar el número de litigios.

El proyecto propuesto por la CNUDMI alteraría la relación fundamental que existe actualmente entre el porteador y el propietario de la carga. Habrá un traspaso considerable del riesgo al porteador, con consecuencias para los arreglos de seguros. Las situaciones en las que el porteador puede quedar exonerado de responsabilidad serán menos precisas. Tomando como base para sus observaciones su experiencia y conocimientos en la esfera del seguro de las mercancías en tránsito, la Unión dará una importancia especial a las consecuencias de ese desplazamiento de los riesgos.

En conclusión, después de analizar el problema, la Unión opina que el comercio mundial está mejor servido por el sistema previsto en las actuales Reglas de La Haya de lo que estaría por el proyecto de convención propuesto. Se reconoce, sin embargo, que esta opinión puede no resultar aceptable a los delegados que se ocupen de la próxima etapa de la revisión. En consecuencia, la Unión desea poner también de relieve ciertos aspectos especiales del proyecto.

Comentarios concretos

Artículo 1

Párrafo 4

La definición propuesta de mercancías en el proyecto implica que el porteador asumiría la misma responsabilidad por la carga transportada bajo cubierta que por la transportada sobre cubierta, teniendo en consideración, sin embargo, las disposiciones particulares del artículo 9 relativas a la carga sobre cubierta. La Unión considera que esta nueva fórmula es satisfactoria y compatible con las técnicas modernas de transporte.

Artículo 2

La Unión no tiene objeción alguna que oponer a los nuevos criterios para fijar el ámbito de aplicación que, en principio, están en consonancia con el método de otras

convenciones en la esfera del transporte. En el transporte entre dos Estados, uno de los cuales sea Estado contratante, las nuevas normas sólo producirán plenos efectos, si las actuaciones judiciales tienen lugar en el Estado contratante. Por supuesto, el Estado no contratante no estará obligado por las normas del Convenio.

Artículo 4

El nuevo texto relativo al período de responsabilidad significa que la protección desde el momento de la carga hasta el momento de la descarga conforme a las actuales Reglas de La Haya es reemplazada por una protección desde el momento en que el porteador ha tomado las mercaderías bajo su custodia en el puerto de carga hasta el momento en que las haya entregado en el puerto de descarga. La Unión considera que este cambio sería viable. También es conforme con la práctica que ya se está desarrollando en ciertas rutas servidas por buques de línea regular.

Artículo 5

El nuevo texto de este artículo significa un cambio fundamental en la actual asignación de los riesgos entre el porteador y el propietario de la carga. Se reemplaza la lista de causas de exoneración de las Reglas de La Haya por una fórmula general que significa que el porteador será responsable, a menos que pruebe que « él, sus empleados y sus agentes adoptaron todas las medidas razonablemente necesarias para evitar el hecho y sus consecuencias ». La nueva fórmula dejaría amplio margen para interpretaciones, que requerirían muchos litigios. En cambio, la enumeración de las Reglas de La Haya tiene la ventaja de ser bien conocida y de estar bien clarificada por varias interpretaciones judiciales, lo que significa que hoy en día sólo en algunos pocos casos es necesario litigar.

La nueva fórmula también significaría un desplazamiento de los riesgos del propietario de la carga al porteador. La consecuencia sería un aumento considerable en la prima del seguro correspondiente a la responsabilidad del porteador. Es evidente que esta prima más alta recaerá sobre el propietario de la carga en forma de fletes más elevados. No obstante, el propietario de la carga necesitará un seguro para la carga de « almacén a almacén » para tener seguridad de que será indemnizado en caso de pérdida de las mercaderías, o de daño a ellas, durante el transporte. Los bancos y las instituciones crediticias también exigirían, conforme a la nueva fórmula, que se asegurara la carga para adelantar dinero sobre una carta de crédito o mediante el procedimiento de crédito documentario.

Aumentará el número de acciones de repetición ejercidas por los aseguradores de la carga contra porteadores marítimos. Por otra parte, la mayor responsabilidad del porteador debería conducir, en teoría, a una reducción de la prima del seguro de la carga, pero por otro lado cabe esperar que esa reducción sólo sea limitada, debido a los gastos que entrañarán las acciones de repetición, ya que es un hecho comprobado que las acciones de repetición consumen tiempo, energía y dinero. El efecto general sería un aumento de los costos para el propietario de la carga.

El reparto de los riesgos propuesto en el presente proyecto reduciría, a la larga, la capacidad general del sistema de seguro de la carga al desplazar el riesgo del propietario de la carga al porteador. Esto, sin duda, haría más difícil asumir en el marco del seguro de la carga los grandes riesgos involucrados hoy en día.

El proyecto también introduce una responsabilidad por demora en la entrega. A pesar de que una responsabilidad semejante derivada de un contrato parece corresponder a ciertas tendencias del transporte moderno, la Unión se pregunta si es aconsejable introducir una responsabilidad por demora en la reglamentación del transporte marítimo.

Si no se ha convenido expresamente entre el cargador y el porteador un plazo determinado, la aplicación de la fórmula de « el plazo que sería razonable exigir de un porteador diligente » parece dejar abierta la vía para que surjan litigios. Sin embargo, el aspecto más complicado en relación con la demora será el de qué tipo de daños deben indemnizarse. Si el problema del plazo está claro, sería natural aceptar los daños a las mercancías debidos a la demora, lo cual, de hecho, es una interpretación aceptada de las Reglas de La Haya en ciertos países. Lo que es mucho más complicado es determinar las pérdidas mediatas producidas por la demora. Si se incluye tal responsabilidad, la Unión insta a que se limite a lo que pueda prever razonablemente el porteador como consecuencia probable de la demora.

La Unión opina que el propósito fundamental de la reglamentación del transporte marítimo debería ser definir lo más claramente posible las obligaciones de las partes en el contrato de fletamento. Este propósito parece lograrse en mayor medida en las actuales Reglas de La Haya que en el proyecto de Convenio. Por lo tanto, la Unión es partidaria de mantener la distribución actual de los riesgos entre el porteador y el propietario de la carga. Para un examen más completo de este tema cabe remitirse al folleto de la Unión sobre « La función esencial del seguro marítimo de la carga en el comercio exterior », que se publicará en el curso de las próximas semanas.

Artículo 6

Como en este artículo no se han propuesto límites de responsabilidad, la Unión se limitará a sugerir que estos sean lo más reducidos posible para no fomentar nuevas acciones de regreso de aseguradores de la carga. También debe tenerse en cuenta que, si se acepta el artículo 5 del proyecto de Convenio, el porteador será responsable en la mayoría de los casos por la pérdida total de la carga. Esto implica que el porteador debe tener protección de seguro que abarque la limitación máxima de una carga completa transportada a bordo del buque. Cualquier suma que exceda de los límites establecidos por las Reglas de Visby conducirá a un riesgo excesivo, en particular para los buques modernos destinados a transportar carga general.

Las distintas posibilidades presentadas parecen algo confusas, en particular en lo que respecta a la limitación en caso de demora. A juicio de la Unión, si se acepta tal responsabilidad, debería limitarse al importe del flete en

todos los casos donde no haya pérdida física o daño de la carga. Debe decidirse, sin embargo, si el flete es el correspondiente a la totalidad de la carga, a la totalidad del conocimiento de embarque o al de la carga que sufra la demora. Esta última posibilidad parece estar más conforme con una posible limitación por kilo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas.

Al examinar la limitación, también debería tenerse en cuenta cuál sería el límite general de la responsabilidad del porteador marítimo en virtud de la Convención de 1957¹.

Artículo 8

Una vez que se haya llegado a un acuerdo sobre el límite de la responsabilidad, sería ventajoso para todas las partes interesadas que se aplicara a toda pérdida o daño, independientemente de las circunstancias. El texto propuesto parece estar en consonancia con esta opinión. Sin embargo, sería aceptable, conforme al proyecto, que se perdiera el derecho a la limitación cuando los daños fueran causados intencional o imprudentemente con conocimiento de que probablemente ocurrirían tales daños.

Artículo 9

La Unión no tiene objeciones que oponer a la nueva fórmula, según la cual el porteador podrá transportar las mercancías sobre cubierta, si ello está conforme con un acuerdo concertado con el cargador, con los usos del comercio de que se trate o con las normas o disposiciones legales. En particular, en el transporte de contenedores en buques destinados a esos fines ya es práctica general en la mayoría de los países asegurar la carga en las mismas condiciones, sea que se transporte en un contenedor o bajo cubierta. No está completamente claro, sin embargo, cuál sería la situación en caso de que el

¹ Convención Internacional sobre la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques de mar, hecha en Bruselas, el 10 de octubre de 1957.

porteador se aparte de lo estipulado, dando un conocimiento de embarque bajo cubierta y luego estibando las mercancías sobre cubierta. Aunque en los párrafos 3 y 4 se pretenda fijar la cuantía de los daños, no se excluye el derecho consuetudinario aplicable a cualquier desvío respecto de lo estipulado.

Artículo 10

Al introducir el concepto del porteador contratante en el Convenio también existe la posibilidad de introducir un segundo nivel de responsabilidad de los porteadores, en el caso de que el porteador contratante ejerza su prerrogativa de asumir las obligaciones no impuestas por el Convenio. Puede ponerse en tela de juicio la necesidad de que el Convenio se ocupa del concepto del porteador contratante. Tal concepto puede dejarse enteramente librado a las soluciones que le den los particulares en sus contratos.

Artículo 15

Con las medidas actuales en todo el mundo encaminadas a simplificar los documentos del transporte marítimo, la Unión considera que en este artículo se proponen demasiados requisitos obligatorios. En el conocimiento de embarque sólo deberían especificarse los datos comercialmente necesarios.

Artículo 17

La Unión sugiere que se eliminen los párrafos 2, 3 y 4 de este artículo, que tratan de las cartas de garantía. Ello no quiere decir que la Unión favorezca el empleo de cartas de garantía. Al contrario, la Unión ha adoptado en varias ocasiones una actitud firme contra el uso fraudulento de las cartas de garantía. Sin embargo, teniendo en cuenta la gran complejidad de los problemas relacionados con este asunto, la Unión teme que el texto actual de párrafos en cuestión conduzca a litigios difíciles. Por lo tanto, sería mejor no tratar la cuestión en la Convención.

2. **Nota del Secretario General : comentarios de los gobiernos y organizaciones internacionales acerca del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías (adición); comentarios adicionales de organizaciones internacionales (A/CN.9/109/Add.1)***

ÍNDICE

| | Página |
|--|--------|
| Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril | 288 |
| Cámara Internacional de Navegación Marítima | 289 |

OFICINA CENTRAL DE TRANSPORTES INTERNACIONALES POR FERROCARRIL

[Original : francés]

Acusamos recibo del documento A/CN.9/109 **, de 29 de enero de 1976, titulado « Comentarios de los gobier-

* 30 de marzo de 1976.

** Reproducido en el presente volumen, segunda parte, IV, 1 *supra*.

nos y organizaciones internacionales acerca del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías », y les damos las más sinceras gracias.

Como se desprende de dicho documento, varios Estados y ciertas organizaciones internacionales critican el artículo 5 del proyecto de convenio porque ya no contempla el « error de navegación », que es una de las causas tradicionales de exoneración del derecho del transporte marítimo. A nuestro juicio, sería lamentable que