

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 1957<sup>1</sup>.

#### 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

<sup>1</sup> 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

	<i>Página</i>
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

se llevaran a la práctica los comentarios que tienden a volver a introducir la causa de exoneración que se examina. Por una parte, el abandono de esta causa de exoneración, preconizado por la mayoría de los Estados interesados, permitiría tener más en cuenta las necesarias consideraciones jurídicas relacionadas con la responsabilidad del porteador; por otra parte, facilitaría la armonización a nivel internacional de la legislación sobre el transporte.

#### CÁMARA INTERNACIONAL DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA

[Original : inglés]

La Cámara Internacional de Navegación Marítima<sup>1</sup> ha leído con sumo interés el informe del Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre reglamentación internacional del transporte marítimo<sup>2</sup> relativo al proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías preparado por el Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo.

La CINMA ya ha transmitido sus observaciones sobre el proyecto de convenio y su opinión no ha variado.

Al formular observaciones sobre el proyecto de convenio, la CINMA no hizo comentario alguno acerca del artículo 8, porque le pareció aceptable en términos generales. En el informe del Grupo de Trabajo de la UNCTAD se recomienda estudiar la medida en que podría ampliarse el concepto del porteador para que incluyese a los empleados o agentes, a la luz de la limitación de responsabilidad que contemplará el párrafo 1 del artículo 6. A este respecto, cabe señalar que cualquier análisis dará los mismos resultados que aquellos a los que llegó el Grupo de Trabajo de la CNUDMI y que quedaron reflejados en el proyecto de convenio, ya que las consecuencias de cualquier menoscabo del derecho del porteador a limitar su responsabilidad sólo pueden ser una gran disminución de las sumas que se determinan en el párrafo 1 del proyecto de artículo 6. Además, ello constituiría un cambio que podría calificarse de radical, no sólo respecto de sus efectos sobre las cargas relativas del seguro que incumben a los aseguradores de carga y a los aseguradores de responsabilidad del porteador, sino también de sus efectos sobre el costo del seguro. La fórmula desarrollada mediante acuerdo internacional en el Convenio sobre el transporte de pasajeros de 1961<sup>3</sup>, el Convenio sobre transporte de equipajes de 1967<sup>4</sup> y el Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y su equipaje de

<sup>1</sup> Abreviada en adelante en el presente documento en la forma siguiente : CINMA.

<sup>2</sup> TD/B/C.4/ISL/21.

<sup>3</sup> Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de transporte de pasajeros por mar, Bruselas, 29 de abril de 1961.

<sup>4</sup> Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de transporte de equipaje de pasajeros por mar, Bruselas, 27 de mayo de 1967.

1974<sup>5</sup>, e incorporada en el proyecto de convenio sobre limitación de la responsabilidad con respecto a las reclamaciones marítimas, no puede dejarse de lado en relación con las reclamaciones relativas a la carga sin que ello repercuta en la posición con respecto a esos convenios.

Por estas razones, se insta vivamente a que no se enmiende el artículo 8.

La opinión de la CINMA acerca del artículo 5 sigue siendo la misma que manifestó en las observaciones citadas. Los que, en la reunión del Grupo de Trabajo de la UNCTAD, se oponían a la reinstauración de la excepción de error náutico, basaban sus argumentos principalmente en una de las tres premisas siguientes :

1) Las consecuencias del desplazamiento de la carga del seguro resultante del proyecto de convenio no afectarían a los arreglos de seguros actualmente existentes en un grado que la Comisión del Comercio Invisible y de la Financiación relacionada con el Comercio, de la UNCTAD, considerase « radical ». Este argumento es, cuando menos, discutible.

2) Existe un desplazamiento sustancial y, de no ser así, no habría razón alguna para elaborar un nuevo convenio.

3) Si se produce un desplazamiento radical, éste no producirá un efecto adverso sobre los mercados de seguros de menos envergadura, puesto que aparecerán nuevas fuentes de seguro de la responsabilidad. A este respecto, es interesante señalar que en el informe de la secretaría de la UNCTAD sobre seguros de responsabilidad y de carga en las operaciones de transporte multimodal internacional (TD/B/AC.15/14, de 14 de enero de 1976, párr. 76) se afirma categóricamente que « es sumamente remota la posibilidad de que los mercados de seguros de la mayoría de los países en desarrollo faciliten pronto una amplia cobertura para la responsabilidad de los porteadores (especialmente en el transporte marítimo) y de los OTM ».

Ninguna de estas teorías, a veces contradictorias, rebate los argumentos a favor del mantenimiento de la excepción. Es evidente que se producirá un desplazamiento del seguro de la carga al seguro de responsabilidad que sólo puede redundar en detrimento de los mercados de seguros de carga, que no pueden beneficiarse de un aumento del seguro de responsabilidad. El efecto acumulativo de la abolición de las excepciones existentes, de la imposición concreta de responsabilidad por demora y de la modificación de la carga de la prueba ocasionará indudablemente un aumento de los costos del porteador que se reflejará en unas tarifas de flete más elevadas. Por otra parte, no se ha comprobado que se produzca beneficio alguno para nadie. Por consiguiente, la CINMA recomienda vivamente lo siguiente :

- a) Que se reimplante la excepción de error náutico.
- b) Que se mantenga el artículo 8 tal como lo elaboró el Grupo de Trabajo de la CNUDMI.

<sup>5</sup> Convenio de Atenas relativo al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje, Atenas, 13 de diciembre de 1974.