

*Artículo 14*

Las mismas observaciones hechas más arriba sobre la necesidad de suprimir la palabra « contratante ».

*Artículo 16*

Parece redundante la expresión « incluido un consignatario ». Nos parece preferible incluir el texto destinado a proteger a terceros que figura en el artículo 1 del Protocolo de 1968 por el que se modificó el párrafo 4 del artículo 3 del Convenio de 1924. Dicho texto es el siguiente : « Sin embargo, no será admisible la prueba en contrario cuando el conocimiento haya sido transferido a un tercero de buena fe ».

*Artículo 17*

Por las razones indicadas en el comentario al artículo 16, debe suprimirse la expresión « incluido un consignatario » en los párrafos 2, 3 y 4 del artículo 17.

*Artículo 19*

Nos parece conveniente que se supriman las palabras « en su caso », puesto que se trata de un « documento de transporte » existente. Sin tal documento, no es posible hacer una reclamación válida respecto del estado de las mercancías en el momento en que se entregan al porteador.

*Artículo 20*

Estimamos que debe mantenerse el plazo de un año previsto en el Convenio de 1924 y en muchas legislaciones nacionales. Este plazo de un año impide también que permanezcan sin resolver por largo tiempo las controversias con el porteador.

*Artículo 21*

A. Tenemos objeciones con respecto al párrafo 2. Nos parece aceptable la disposición contenida en el artículo 17 del Convenio de Atenas relativo al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje, de 1974.

La misma observación cabe hacer en relación con el párrafo 3 *a* del artículo 22.

B. La segunda frase del párrafo 2 *a* del artículo 21 contradice el artículo 7 del Convenio de Bruselas de 1952 para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de buques, a que se han adherido muchos Estados.

*Artículo 23*

Es preferible hacer referencia a « cualquier documento de transporte », después de « conocimiento de embarque », puesto que la expresión « cualquier otro documento que acredite el contrato » es una repetición del « contrato de transporte » que aparece en la primera línea. Por otra parte, la expresión « cualquier otro documento de transporte » se refiere a los casos en que no se ha expedido un conocimiento de embarque.

*Artículo 24*

Este artículo debe redactarse de forma que no se vea afectada la aplicación de las Reglas de York-Amberes relativas a la liquidación de la avería gruesa.

*Artículo 25*

Cabe hacer al párrafo 2 de este artículo las mismas observaciones que al párrafo 1 del artículo 2.

#### 4. Informe del Secretario General : análisis de las observaciones de los gobiernos y las organizaciones internacionales relativas al proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías (A/CN.9/110)\*

## ÍNDICE

	<i>Página</i>
I. INTRODUCCIÓN . . . . .	293
II. ANÁLISIS DE LAS OBSERVACIONES . . . . .	294
A. Observaciones sobre el proyecto de convenio en su conjunto . . . . .	294
B. Observaciones sobre las disposiciones del proyecto de convenio . . . . .	294
Parte I. Disposiciones generales . . . . .	294
Artículo 1. Definiciones . . . . .	294
Artículo 2. Ambito de aplicación . . . . .	297
Artículo 3. Interpretación del Convenio . . . . .	300
Parte II. Responsabilidad del porteador . . . . .	300
Artículo 4. Período de responsabilidad . . . . .	300
Artículo 5. Disposiciones generales . . . . .	301
Artículo 6. Límites de la responsabilidad . . . . .	309
Artículo 7. Acciones basadas en responsabilidad extracontractual . . . . .	313
Artículo 8. Pérdida del derecho a la limitación de responsabilidad . . . . .	313
Artículo 9. Carga sobre cubierta . . . . .	314
Artículo 10. Responsabilidad del porteador contratante y del porteador efectivo . . . . .	316
Artículo 11. Transporte directo . . . . .	317

\* 25 de febrero de 1976.

	<i>Página</i>
Parte III. Responsabilidad del cargador . . . . .	317
Artículo 12. Norma general . . . . .	317
Artículo 13. Normas especiales sobre mercancías peligrosas . . . . .	318
Parte IV. Documentos de transporte . . . . .	321
Artículo 14. Expedición del conocimiento de embarque . . . . .	321
Artículo 15. Contenido del conocimiento de embarque . . . . .	321
Artículo 16. Conocimiento de embarque : reservas y valor probatorio . . . . .	323
Artículo 17. Garantías por parte del cargador . . . . .	324
Artículo 18. Documentos distintos del conocimiento de embarque . . . . .	325
Parte V. Reclamaciones y acciones . . . . .	326
Artículo 19. Aviso de pérdida, daños o demora . . . . .	326
Artículo 20. Prescripción de las acciones . . . . .	327
Artículo 21. Jurisdicción . . . . .	328
Artículo 22. Arbitraje . . . . .	330
Parte VI. Estipulaciones que se apartan del Convenio . . . . .	331
Artículo 23. Estipulaciones contractuales . . . . .	331
Artículo 24. Avería gruesa . . . . .	332
Artículo 25. Otros convenios . . . . .	332

## I.—Introducción

## Siglas

1. De conformidad con la decisión adoptada por la Comisión en su séptimo período de sesiones (13 a 17 de mayo de 1974), el texto del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías aprobado por el Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo en su octavo período de sesiones (10 a 21 de febrero de 1975) se transmitió a los gobiernos y a las organizaciones internacionales interesadas para que hicieran comentarios al respecto. Todos los comentarios recibidos por la Secretaría hasta el 27 de enero de 1976 se reproducen en el documento A/CN.9/109\*.

2. En su séptimo período de sesiones, la Comisión pidió también a la Secretaría que preparara un análisis de esos comentarios para que lo examinara la Comisión en su noveno período de sesiones. El presente documento contiene dicho análisis.

3. Al realizar el análisis, se han agrupado todos los comentarios sobre cada artículo determinado y se han dispuesto siguiendo el orden de los párrafos o incisos del artículo a que se refieren. Cuando los comentarios se refieren al artículo en su conjunto y no a un párrafo determinado del mismo, se analizan bajo el epígrafe « el artículo en su conjunto ». Cuando procede, el análisis de los comentarios relativos al « artículo en su conjunto » contiene un resumen de los principales comentarios sobre el mismo.

4. Cuando una propuesta para modificar el texto actual del proyecto de convenio contiene un proyecto de texto, el análisis sólo reproduce el proyecto de texto propuesto si entraña una modificación de fondo. Las sugerencias simplemente de redacción ni se reproducen ni se describen en el análisis, pero al final del examen del artículo o párrafo de artículo al que la sugerencia corresponde, se indica el nombre del gobierno o de la organización que la hizo. El carácter preciso de la propuesta puede averiguarse remitiéndose a los comentarios correspondientes que aparecen en el documento A/CN.9/109\*.

5. Los nombres de las organizaciones internacionales que hicieron comentarios sobre el proyecto de convenio aparecen con las siglas siguientes :

OCTI : Oficina Central de Transporte Internacional por Ferrocarril, Berna

ICS : Cámara Internacional de Navegación Marítima

CMI : Comité Marítimo Internacional

Grupo de Trabajo CMI/ICC : Grupo de Trabajo Conjunto del Comité Marítimo Internacional y la Cámara de Comercio Internacional sobre responsabilidad y seguros\*\*

INSA : Asociación Internacional de Armadores

IUMI : Unión Internacional de Seguros de Transportes.

6. Los comentarios se refieren con frecuencia a ciertos convenios de transporte internacional. En el análisis, los títulos de estos convenios se abrevian como sigue :

Convenio de Bruselas de 1924 : Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos. Bruselas, 25 de agosto de 1924. (Sociedad de las Naciones, *Treaty Series*, vol. CXX, pág. 157; CNUDMI, *Registro de textos de convenciones y otros instrumentos relativos al derecho mercantil internacional*, vol. II, capítulo II.)

Protocolo de Bruselas de 1968 : 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. (CNUDMI, *Registro de textos de convenciones y otros instrumentos relativos al derecho mercantil internacional*, vol. II, capítulo II.)

Convenio de Varsovia de 1929 : Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo

\* Reproducido en el presente volumen, segunda parte, IV, 1 *supra*.

\*\* El informe de este Grupo de Trabajo lo presentó el Comité Marítimo Internacional (CMI) y se reproduce en el documento A/CN.9/109 como parte de los comentarios del CMI.

internacional. Varsovia, 12 de octubre de 1929. (Sociedad de las Naciones, *Treaty Series*, vol. CXXXVII, pág. 11.)

Protocolo de La Haya de 1955 : 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. La Haya, 28 de septiembre de 1955. (Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 478, pág. 371.)

Protocolo de Montreal N.º 4 : 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. Montreal, 25 de septiembre de 1975. (Documento 9148 de la OACI.)

Convención CMR : Convención sobre el contrato de transporte internacional de mercaderías por carretera. Ginebra, 19 de mayo de 1956. (Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 399, pág. 189, N.º 5742.)

Convenio CIM : Convenio internacional relativo al transporte de mercancías por ferrocarril. Berna, 25 de octubre de 1962. (241 Naciones Unidas, *Treaty Series* 336, N.º 3442.)

Convenio de Atenas de 1974 : Convenio de Atenas sobre el Transporte Marítimo de pasajeros y su equipaje, 1974. Atenas, 13 de diciembre de 1974. (Documento de la OCMI, N.º de venta : 75.03.E.)

b) Que los artículos contenidos en el proyecto de convenio relativos a las cuestiones tratadas en el mismo representaban en general una mejora sobre las normas correspondientes del Convenio de Bruselas de 1924 (Alemania, República Federal de, Austria, Bélgica, Estados Unidos de América, Finlandia y Noruega.)

c) Que las disposiciones del proyecto de convenio estaban en consonancia con las normas internacionales que regulan el transporte de mercancías por otros medios de transporte y, por tanto, facilitaban la armonización de las normas que regulan el transporte internacional de mercancías (Austria, Hungría, República Democrática Alemana y Suecia).

d) Que el proyecto de convenio facilitarfa el comercio internacional por resolver ciertos problemas jurídicos con los que actualmente se tropezaba en el transporte marítimo de mercancías, y por contener disposiciones que podían adaptarse a los nuevos adelantos en la tecnología de los transportes (Afganistán, Alemania, República Federal de, Hungría y República Democrática Alemana).

e) Que el proyecto de convenio constituía una base adecuada para la adopción de un nuevo convenio que regulara el transporte marítimo de mercancías (Dinamarca, Noruega, Reino Unido y Suecia).

f) Que al formular el proyecto de convenio se habían tomado debidamente en consideración las directrices para la revisión del Convenio de Bruselas de 1924 establecidas en la resolución de fecha 15 de febrero de 1971 del Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre al reglamentación internacional del transporte marítimo (TD/B/C.4/86, anexo I)<sup>2</sup> (Checoslovaquia).

3. Algunos países formularon reservas con respecto a la aceptabilidad del proyecto de convenio como base para la formulación de un nuevo convenio que sustituya al Convenio de Bruselas de 1924, y expresaron la opinión de que un nuevo convenio, si se basaba en las disposiciones del proyecto afectaría en forma negativa al comercio internacional (Países Bajos, Cámara Internacional de Navegación Marítima y Unión Internacional de Seguros de Transportes). Aunque a veces se expresaron en términos generales, las principales reservas compartidas por éstos se referían al régimen jurídico de la responsabilidad de los porteadores establecido en el artículo 5. Estas reservas se indican en el análisis de las observaciones relativas a ese artículo.

## II.—Análisis de las observaciones

### A.—OBSERVACIONES SOBRE EL PROYECTO DE CONVENIO EN SU CONJUNTO

1. La mayoría de los que formularon observaciones sobre el proyecto de convenio en su conjunto expresaron la opinión de que sus disposiciones eran en general aceptables. (Afganistán, Alemania, República Federal de, Austria, Bélgica, Checoslovaquia, Dinamarca, Estados Unidos de América, Finlandia, Hungría, Noruega, Níger, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Democrática Alemana, República Socialista Soviética de Ucrania.) Ahora bien, con excepción de Afganistán, todos estos países indicaron que los problemas concretos que subsistían no los resolvía el proyecto en su forma actual, y sugirieron soluciones adecuadas para resolver estos problemas<sup>1</sup>.

2. Los países mencionados a continuación dieron las razones siguientes para fundamentar su aprobación general del proyecto de convenio :

a) Que el proyecto de convenio en su conjunto reflejaba una transacción equilibrada y cuidadosamente elaborada entre los intereses, a veces contrapuestos, de las partes en un contrato de transporte marítimo de mercancías (Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Hungría, Noruega y Suecia).

### B.—OBSERVACIONES SOBRE LAS DISPOSICIONES DEL PROYECTO DE CONVENIO

#### PARTE I. DISPOSICIONES GENERALES

##### Artículo 1. Definiciones

##### El artículo en conjunto

1. México propuso que el proyecto de convenio contuviera una definición de «cargador» ya que el proyecto de convenio definía las otras partes que tienen un interés directo en el contrato de transporte, a saber:

<sup>1</sup> Estas observaciones se indican a continuación, con los artículos del proyecto de convenio a que corresponden.

<sup>2</sup> Esta resolución se reproduce también en el *Anuario de la CNUDMI*, vol. II : 1971, segunda parte, III, anexo II.

el « porteador » o « porteador contratante » (artículo 1, párrafo 1), el « porteador efectivo » (artículo 1, párrafo 2), y el « consignatario » (artículo 1, párrafo 3)<sup>3</sup>. México sugirió que la definición del término « cargador » dijera lo siguiente : « Por “cargador” se entenderá toda persona que por sí o por cuenta de otra persona celebre un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador ».

2. Filipinas propuso que el proyecto de convenio definiera también el término « fletador », particularmente con miras a aclarar si en el término « porteador » estaba incluido el « fletador »<sup>4</sup>. Filipinas propuso la siguiente definición del término « fletador » :

« “Fletador” es 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 y por la de otros. »

3. Checoslovaquia expresó la opinión de que en el artículo 1 debería definirse el término « transporte marítimo » de forma que incluyese también el transporte por cursos de agua interiores accesibles a los buques de altura.

4. Los Estados Unidos sugirieron que para mayor claridad el proyecto de convenio debería contener la siguiente definición de « mercancías peligrosas » :

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

#### *Párrafo 1 del artículo 1*

##### *Definición de « porteador » o « porteador contratante »*

5. Hungría expresó su acuerdo con la definición de « porteador contratante » y aprobó la distinción trazada entre este término y el término « porteador efectivo ».

6. El Canadá y Francia propusieron que se suprimiera la referencia al « porteador contratante ». El Canadá declaró que esta referencia podría llevar a una interpretación que asignara más responsabilidad a los transportistas (agentes del buque), y podía poner en duda el derecho de los cargadores, frecuentemente ejercido en el Canadá, de celebrar contratos de transporte directamente con porteadores que transporten ellos mismos las mercancías. Francia señaló que la supresión de la referencia al « porteador contratante » se ajustaría a la terminología empleada en el Convenio de Atenas de 1974 y propuso para el párrafo 1 la redacción siguiente :

<sup>3</sup> Cabe señalar que la Asociación Internacional de Armadores sugirió también que se definiera el término « cargador », si no se aprobaba su propuesta de redactar de nuevo el párrafo 1 del artículo 1 sustituyendo la palabra « cargador » por « gestor de la carga ».

<sup>4</sup> La República Federal de Alemania propuso que en el párrafo 4 del artículo 2 se incluyera una definición de la expresión « contrato de fletamento ». Véase el análisis que sigue a las observaciones relativas al párrafo 4 del artículo 2.

« 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. »

7. Filipinas propuso que el « porteador » se definiera separadamente del « porteador contratante » y del « porteador efectivo », y que el término « porteador » podría definirse como sigue :

« “ Porteador ” es toda persona que, a cambio de una retribución, conviene en hacerse cargo del transporte marítimo de mercancías. »

8. Sierra Leona señaló la necesidad de aclarar si el término « porteador » comprendería también a los agentes del porteador, ya que la redacción actual de la definición parecía indicar que los agentes estaban en efecto incluidos.

9. Los Estados Unidos propusieron que la expresión « en su nombre » se sustituyera en este párrafo por la expresión « bajo su autoridad » a fin de dejar claro que la persona que actúe en nombre del « porteador » o del « porteador contratante » al celebrar un contrato de transporte debe haber sido autorizada para realizar este acto.

10. Como en ocasiones un consignatario puede celebrar un contrato de transporte arrendando espacio en un buque, la Asociación Internacional de Armadores sugirió que el término « cargador » se sustituyera por la expresión « gestor de la carga ».

#### *Párrafo 2 del artículo 1*

##### *Definición de « porteador efectivo »*

11. Hungría expresó su acuerdo con la definición de « porteador efectivo » y con la distinción trazada entre ese término y el término « porteador contratante ».

12. El Canadá propuso que se suprimiera la definición de « porteador efectivo » basándose en que las consecuencias jurídicas del hecho de que el porteador confiara a otra persona el transporte efectivo de las mercancías en todo o en parte debería dejarse al derecho y a la práctica comercial nacionales.

13. Los Países Bajos propusieron que el « porteador efectivo » se definiera como « el naviero que transporta las mercancías », a fin de facilitar la identificación del « porteador efectivo », particularmente en los casos en que hubiera una cadena de secuencia cronológica y/o una serie de contratos de fletamento o cuando el porteador contratante contratara con un tercero el transporte de las mercancías y esta persona contratara a su vez a otra persona para transportar efectivamente las mismas.

14. Como consecuencia de su propuesta de suprimir del párrafo 1 la referencia al « porteador contratante », Francia propuso la siguiente redacción para la definición de « porteador efectivo » :

« 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. »

*Párrafo 3 del artículo 1**Definición de « consignatario »*

15. Filipinas propuso que se completara la definición de « consignatario » mediante una referencia específica a las razones por las cuales dicha persona estaba « autorizada para recibir las mercancías », con objeto de excluir al agente oficial que recibe las mercancías por mandamiento judicial. Filipinas propuso la redacción siguiente :

« Por “consignatario” se entenderá la persona autorizada para recibir las mercancías conforme a los términos del contrato de transporte o el conocimiento de embarque. »

16. Francia propuso que la definición se hiciera más completa y precisa y sugirió la definición siguiente basada en la ley francesa de 1966 sobre los contratos de fletamento y de transporte marítimo :

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

17. El Canadá opinó que el término « consignatario » debería comprender las dos personas que estaban en condiciones de ceder el conocimiento de embarque y las personas que, posiblemente por alguna otra razón, estaban « autorizadas para recibir las mercancías ». El Canadá propuso la definición siguiente :

« 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 del artículo 1**Definición de « mercancías »*

18. La Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, la República Socialista Soviética de Bielorrusia y el Canadá propusieron que se suprimieran de la definición las palabras « incluso animales vivos », basándose en que eran innecesarias. La URSS declaró que tal referencia era superflua teniendo presente el párrafo 5 del artículo 5 del proyecto de convenio, que regulaba con detalle la responsabilidad de los porteadores respecto del transporte de animales vivos. La Cámara Internacional de Navegación Marítima propugnó una disposición expresa que excluyera a los animales vivos de la definición de « mercancías » y, en consecuencia, del ámbito del proyecto de convenio. A juicio de dicha Cámara, los porteadores sólo pueden estar dispuestos a efectuar el transporte de animales vivos sobre la base de contratos especiales que reconozcan los problemas particulares inherentes al transporte de animales vivos. Finlandia reservó su posición sobre si los animales vivos deberían considerarse « mercancías » a los efectos del proyecto de convenio.

19. Los Países Bajos, el Canadá y la Cámara Internacional de Navegación Marítima propugnaron la modificación de la definición del término « mercancías » con objeto de que el equipaje de pasajeros, regulado por el Convenio de Atenas de 1974, quedase excluido expresa-

mente. El Reino Unido expresó su apoyo de una definición según la cual el término « mercancías » incluyese el equipaje no acompañado de pasajeros, dado que este tipo de transporte no cae dentro del ámbito del Convenio de Atenas de 1974.

20. El Japón propuso que la definición de « mercancías » no se extendiera al embalaje o a los contenedores y unidades similares de transporte. En varias respuestas (el Canadá, el Japón como sugerencia alternativa, y la Asociación Internacional de Armadores) se expresó la opinión de que sólo deberían considerarse « mercancías » los embalajes duraderos, comercializables y usables varias veces como los contenedores; señalaron que el porteador no debería ser considerado responsable en virtud del proyecto de convenio por el desgaste y rotura de otros tipos de embalaje, que podía producirse incluso sin que se produjera daño alguno a las mercancías embaladas. A este respecto, el Canadá propuso la definición siguiente <sup>5</sup> :

« 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. »

La Asociación Internacional de Armadores sugirió la definición siguiente :

« 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. »

21. Filipinas propuso que se suprimieran de la definición las palabras « si [...] es proporcionada por el cargador », ya que el embalaje debería considerarse que forma parte de las « mercancías » independientemente de quien lo haya proporcionado.

22. Níger sugirió que, si se mantenía la definición contenida en el párrafo 4 del artículo 1, deberían agregarse disposiciones en las que se especificase que al calcular los costos del flete de las mercancías transportadas en contenedores debería excluirse el peso muerto de tales contenedores.

*Sugerencias de redacción*

23. Filipinas hizo sugerencias de redacción relativas al texto del párrafo 4 del artículo 1, y la OCTI relativas solamente al texto francés.

*Párrafo 5 del artículo 1**Definición de « contrato de transporte »*

24. Finlandia expresó su acuerdo con la definición de « contrato de transporte », según la cual el proyecto de convenio se aplicará también en los casos en que no se expide un conocimiento de embarque. El Canadá, en cambio, propuso redactar nuevamente la definición de forma que el término « contrato de transporte »

<sup>5</sup> Este texto refleja también las observaciones del Canadá sobre este párrafo, mencionadas en los párrafos 18 y 19 *supra*.

comprendiera solamente « el contrato que conste en un conocimiento de embarque »<sup>6</sup>.

25. La RSS de Bielorrusia, la RSS de Ucrania y la URSS propusieron que el párrafo estableciera que el « contrato de transporte » constara por escrito.

26. Francia propuso que la definición se completara de forma que dijera que « en virtud de este contrato, el consignatario podrá ejercer los derechos del cargador y estar sujeto a sus obligaciones ». Se señaló que en ausencia de una disposición de este tipo, en caso de que no se extendiera un conocimiento de embarque, la posición jurídica del consignatario dependía de las diferentes normas de los derechos nacionales.

27. La Cámara Internacional de Navegación Marítima propuso que la definición excluyera ciertos contratos especiales que habitualmente se negociaban « con arreglo a la norma de la independencia », tales como los contratos de volumen y los contratos para el transporte de efectos personales, vehículos y carga experimental. La Cámara Internacional de Navegación Marítima señaló que en los casos de la última categoría al porteador le era difícil determinar el valor a efectos del seguro y que, por consiguiente, lo mejor era dejar al cargador que pidiera la cantidad de protección que necesitaba en el contrato y mediante la cobertura del seguro.

28. Los Estados Unidos expresaron la opinión de que debería suprimirse la frase « determinadas mercancías por mar de un puerto a otro en el cual habrán de entregarse » ya que ponían en duda si la definición de « contrato de transporte » comprendía los casos en que las mercancías no estaban « determinadas » o habían de ser transportadas por el porteador más allá del puerto de descarga.

29. El Canadá propuso que en la definición el término « puerto » se sustituyera por « lugar », y los Países Bajos que la palabra « puerto » se sustituyera por « puerto o lugar ». Los Países Bajos declararon que la modificación que proponían tenía por objeto asegurar que la definición de « contrato de transporte » comprendiera aquellos casos en que, aunque la parte principal del cumplimiento previsto en el contrato se efectuaba en el mar, cierta parte del cumplimiento había de efectuarse en cursos de agua interiores.

30. El Canadá, Filipinas y el Reino Unido propusieron que se suprimiera la frase « en el cual habrán de entregarse ». El Reino Unido sostuvo que la frase era superflua, en tanto que Filipinas señaló que un « contrato de transporte » puede tener por objeto la exposición en vez de la entrega de las mercancías.

31. La Asociación Internacional de Armadores propuso sustituir el término « cargador » por el término « gestor de la carga », ya que no era siempre el cargador el que celebraba el contrato de transporte<sup>7</sup>.

<sup>6</sup> El texto íntegro de la nueva redacción canadiense del párrafo 5 del artículo 1, que también comprende las propuestas mencionadas en los párrafos 29, 30 y 32 *infra*, dice lo siguiente :

« 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. »

<sup>7</sup> Véase también el examen de las observaciones de la Asociación Internacional de Armadores en el párrafo 10 *supra*.

### *Sugerencias de redacción*

32. El Canadá y Filipinas hicieron sugerencias en materia de redacción.

#### *Párrafo 6 del artículo 1*

##### *Definiciones de « conocimiento de embarque »*

33. El Canadá declaró que la definición de « conocimiento de embarque » debería indicar que el conocimiento de embarque servía al mismo tiempo como recibo de las mercancías transportadas, como título de propiedad y como prueba del contrato de transporte en ausencia de un contrato formal de transporte. En consecuencia, y para destacar que el contrato de transporte y el conocimiento de embarque eran diferentes, el Canadá sugirió la definición siguiente :

« 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. »

34. Los Estados Unidos señalaron que la actual definición podía excluir el conocimiento de embarque nominativo, que era un documento no negociable que no debía presentarse contra la entrega de las mercancías. Los Estados Unidos propusieron la definición siguiente para asegurar que comprendía los conocimientos de embarque nominativos :

« 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 »<sup>8</sup>.

35. Filipinas propuso que, al final de la primera frase del párrafo, se sustituyeran las palabras « contra la presentación de ese documento » por las palabras « al consignatario », ya que en los casos en que se perdiera el conocimiento de embarque, el porteador podría entregar las mercancías al consignatario contra un recibo firmado o contra una fianza que indemnizara al porteador de cualquier posible responsabilidad por entrega errónea.

#### *Artículo 2. Ambito de aplicación*

1. Las dos cuestiones principales tratadas en las observaciones sobre este artículo fueron :

- a) El ámbito de aplicación del nuevo convenio, y
- b) Si las partes tendrán la facultad de excluir su aplicabilidad en determinados casos.

<sup>8</sup> Como variante, los Estados Unidos propusieron dejar la definición de « conocimiento de embarque » en su forma actual pero haciendo constar que el conocimiento de embarque nominativo era « un documento distinto de un conocimiento de embarque, que constituya prueba de un contrato de transporte », previsto en el artículo 18 del proyecto de Convenio.

a) *Ambito de aplicación*i) *Resumen de las observaciones*

2. En muchas respuestas se aprobó el ámbito de aplicación tal como está definido actualmente por este artículo. Ahora bien, en algunas se señaló que restringir la aplicación del nuevo convenio al transporte de mercancías « entre puertos » podría hacer el convenio inaplicable en los casos en que el transporte de mercancías comenzaba o terminaba en un lugar distinto de un puerto, por ejemplo, cuando se utilizaba un transporte intermodal. La mayoría de las respuestas que se refirieron a la exclusión de los contratos de fletamento del ámbito de aplicación del proyecto de convenio aprobaron dicha exclusión, y sugirieron que se agregaran frases para asegurar que el proyecto de convenio no se aplicaría a un conocimiento de embarque extendido por un porteador de conformidad con un contrato de fletamento cuando el tenedor de dicho conocimiento fuese el fletador o un agente de éste.

ii) *Observaciones concretas*

3. Hungría y la Unión Internacional de Seguros de Transportes (IUMI) aprobaron el ámbito de aplicación del proyecto de convenio definido en el artículo 2 por las razones siguientes :

a) El ámbito de aplicación es más amplio que el del Convenio de Bruselas de 1924 y está claramente definido (Hungría);

b) Los criterios que regulan el ámbito de aplicación concuerdan en principio con los empleados en otras convenciones sobre el transporte internacional (IUMI).

4. El Canadá declaró que, en general,

i) Se oponía a una ampliación del ámbito de aplicación del Convenio dentro de esferas de la jurisdicción nacional;

ii) La Convención debería aplicarse al transporte marítimo de todas las mercancías; y

iii) Debería sustituirse la palabra « puerto » por la palabra « lugar » en todo el artículo.

5. La IUMI señaló que al Convenio sólo se le daría el ámbito de aplicación definido en el artículo 2 en los tribunales de los Estados partes en el Convenio; los tribunales de los Estados no contratantes no estarían obligados por las disposiciones del Convenio.

6. El Japón observó que el ámbito de aplicación del proyecto de Convenio era más amplio que el del Convenio de Bruselas de 1924 modificado por el Protocolo de Bruselas de 1968. Por consiguiente, podrían surgir conflictos de aplicación entre un Estado parte en el nuevo Convenio y un Estado parte en el Convenio de Bruselas de 1924 modificado por el Protocolo de 1968. Sugirió que se incluyeran disposiciones adecuadas en las cláusulas finales del nuevo Convenio para eliminar tales conflictos.

b) *Facultad de excluir el Convenio*i) *Resumen de las observaciones*

7. En algunas respuestas se aceptó la aplicación obligatoria del Convenio en virtud de este artículo a todos los contratos de transporte marítimo de mercancías. En otras se expresó la opinión de que el Convenio debería

ser de aplicación obligatoria solamente cuando se extendiera un conocimiento de embarque u otro documento de título; si no se extendía conocimiento de embarque, debería darse a las partes la facultad de excluir la aplicación del Convenio en determinadas circunstancias.

ii) *Observaciones concretas*

8. El Japón, el Reino Unido y la Cámara Internacional de Navegación Marítima expresaron la opinión de que la aplicación obligatoria del Convenio a todos los contratos de transporte marítimo de mercancías no era conveniente. Señalaron que había casos, tales como los contratos de volumen, el transporte de mercancías sin valor comercial o de cargas especiales o experimentales, en los que el cargador ni necesitaba ni deseaba la protección concedida por el Convenio, y en los que sería propio permitir a las partes excluir la aplicación del mismo. El Reino Unido y la Cámara Internacional de Navegación Marítima sugirieron que esto podría conseguirse :

i) Agregando a este artículo el párrafo *a* que figura a continuación (Reino Unido);

ii) Agregando a este artículo los párrafos *a* y *b* que figuran a continuación (Cámara Internacional de Navegación Marítima) :

« *a* ) 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. »

« *b* ) A los fines de este artículo los contratos de transporte de cierta cantidad de mercancías durante un determinado período se considerarán contratos de fletamento. »

*Párrafo 1 del artículo 2**Cláusula inicial del párrafo*

9. Finlandia y Hungría aprobaron la aplicación del Convenio a todos los contratos de transporte marítimo de mercancías, incluidos los contratos que no estuvieran acreditados en conocimientos de embarque.

10. Australia declaró que las disposiciones relativas al ámbito de aplicación deberían aclararse para asegurar que el Convenio se aplicara a la parte marítima de un transporte intermodal de carga, y no solamente al transporte tradicional de puerto a puerto.

11. El Canadá sugirió que se modificara la redacción de las palabras iniciales del párrafo como sigue :

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

12. Filipinas sugirió que se suprimiera la palabra « dos », ya que el transporte de mercancías puede efectuarse entre puertos situados en más de dos Estados.

*Inciso c*

13. El Canadá consideró que este inciso era innecesario teniendo presente el inciso *b* de este artículo y sugirió su supresión.

*Incisos d y e*

14. De conformidad con su propuesta de que el « contrato de transporte » se definiera en el párrafo 5 del artículo 1 como un contrato que conste en un conocimiento de embarque, el Canadá sugirió :

- i) Que en los incisos *d* y *e* de este párrafo se suprimieran las palabras « u otro documento que acredite el contrato de transporte ». Con arreglo a la propuesta canadiense el conocimiento de embarque sería el documento primordial que acreditaría el contrato de transporte, y los términos del conocimiento de embarque prevalecerían sobre cualesquiera otros términos contrapuestos que se hallaran en otro documento de transporte (por ejemplo, resguardos de embarque y recibos de muelle).
- ii) Que se modificase la redacción del inciso *e* como sigue :

« *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. »

15. La República Federal de Alemania propuso que se suprimiera el inciso *d*. Dado que el Convenio se aplicaba a todos los contratos de transporte marítimo de mercancías, independientemente de que se extendiera un conocimiento de embarque u otro documento que acreditara el contrato de transporte, la aplicabilidad del Convenio no debería depender del lugar en que se expidiera el conocimiento de embarque u otro documento que acredite dicho contrato.

*Sugerencia de redacción*

16. Francia hizo una sugerencia en materia de redacción que afectaba solamente al texto francés del párrafo 1 del artículo 2.

*Párrafo 2 del artículo 2*

17. Checoslovaquia propuso que después de « el porteador » se agregara el término « porteador efectivo », ya que, según las definiciones contenidas en el artículo 1, el término « porteador » no comprendía al « porteador efectivo ».

18. El Canadá señaló que, si la nacionalidad del buque y de las personas enumeradas en el párrafo 1 no tenía relevancia para la aplicabilidad de ese párrafo, dicha nacionalidad tampoco debería tener relevancia para la aplicabilidad de cualquiera de las restantes disposiciones del proyecto de Convenio. Dado que este párrafo pudiera considerarse que sugería que la nacionalidad era un factor para determinar la aplicabilidad de otras disposiciones del proyecto de Convenio, el Canadá proponía que se suprimiera.

*Párrafo 3 del artículo 2*

19. El Canadá declaró que este párrafo era aceptable.

20. La Asociación Internacional de Armadores propuso que se suprimiera este párrafo porque :

*a*) Era evidente que un Estado tendría la facultad conferida por el párrafo aunque el párrafo se suprimiera, y

*b*) Era inadecuado incluirlo en un proyecto de Convenio que regulara el transporte internacional comercial marítimo de mercancías.

*Párrafo 4 del artículo 2**Exclusión del fletador y de sus agentes del alcance del término « titular del conocimiento de embarque »*

21. La RSS de Bielorrusia, los Países Bajos, la URSS y la Cámara Internacional de Navegación Marítima propusieron que se modificara la segunda frase de este párrafo con objeto de excluir expresamente de la aplicación del proyecto del Convenio un conocimiento de embarque extendido por un porteador con arreglo a un contrato de fletamento en el que el titular del conocimiento de embarque fuera el fletador. Se señaló que en este caso el conocimiento de embarque no regulaba las relaciones entre el fletador y el porteador (Países Bajos), y que podía extenderse solamente como recibo con arreglo al contrato de fletamento (Cámara Internacional de Navegación Marítima). Se propuso que se agregara lo siguiente al final de la segunda frase del párrafo para obtener este resultado :

*a*) « que no sea el fletador » (Países Bajos y Cámara Internacional de Navegación Marítima);

*b*) « a menos que éste sea un fletador » (RSS de Bielorrusia);

*c*) « siempre que éste (titular del conocimiento) no sea el fletador según el contrato de fletamento » (URSS).

22. Francia observó que el término « titular del conocimiento de embarque » debería abarcar al fletador o a sus agentes y propuso que este término se sustituyera por el término « tercero de buena fe ».

*Otras observaciones*

23. La República Democrática Alemana señaló que aunque el título del proyecto de Convenio sugería que se aplicaba a todo transporte marítimo de mercancías, este párrafo excluía expresamente los contratos de fletamento de su ámbito de aplicación. La República Democrática Alemana sugirió que esta incongruencia se eliminara incluyendo los contratos de fletamento en el ámbito de aplicación del proyecto de Convenio.

24. El Canadá señaló que no se definía el término contrato de fletamento. La República Federal de Alemania propuso que la redacción de la primera frase del párrafo podía modificarse con objeto de introducir la siguiente definición del contrato de fletamento :

« 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). »

25. El Canadá señaló que no era raro que el fletador fuese también el cargador y el consignatario, y esto creaba situaciones de conflicto de intereses.

26. Francia expresó la preocupación de que la redacción actual del párrafo 4 pudiera llevar al resultado

de que, mediante el endoso del conocimiento de embarque extendido de conformidad con un contrato de fletamento a favor de un agente del cargador, las estipulaciones del contrato de fletamento pudieran no estar sujetas a impugnación.

### *Artículo 3. Interpretación del Convenio*

1. El Canadá señaló que este artículo se basaba en el artículo 7 de la Convención sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías y declaró que no tenía objeciones a que se incluyera en este artículo.

## PARTE II. RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

### *Artículo 4. Período de responsabilidad*

#### *El artículo en su conjunto*

1. La principal cuestión que interesó a los que hicieron comentarios sobre este artículo fue si se justificaba la ampliación del período de responsabilidad del porteador respecto de las mercancías, prevista en este artículo con relación al período de responsabilidad establecido en el Convenio de Bruselas de 1924. En la mayoría de las respuestas se aprobó esta ampliación. Ahora bien, se expresó también la opinión de que era preciso aclarar el momento exacto en que comenzaba y terminaba la responsabilidad del porteador según este artículo.

2. Se señaló asimismo que deberían agregarse disposiciones del artículo eximiendo al porteador de responsabilidad durante cualquier período de tiempo en que, en el puerto de carga, estuviera obligado jurídicamente a poner las mercaderías bajo la custodia de un tercero (por ejemplo, la autoridad que certifique el peso o la calidad).

3. Finlandia, la República Democrática Alemana, Hungría, Suecia, el CMI y la IUMI aprobaron la ampliación del período de la responsabilidad del porteador establecida en este artículo frente al período previsto en el artículo 1 e del Convenio de Bruselas de 1924. Dieron las razones siguientes para ello :

a) Que el período ampliado de responsabilidad concordaba con el período de responsabilidad establecido en las convenciones internacionales relativas al transporte de mercancías por otros medios de transporte (Hungría y CMI) y con la práctica que ya se estaba desarrollando en ciertas rutas servidas por buques de línea regular (IUMI);

b) Que el período de responsabilidad establecido en el Convenio de Bruselas de 1924 tenía consecuencias negativas para el cargador, ya que los daños causados a las mercancías frecuentemente se producían cuando las mercancías estaban bajo custodia del porteador antes de la carga o después de la carga (República Democrática Alemana y Hungría);

c) Que particularmente en las rutas servidas por buques de línea regular las mercancías a menudo estaban bajo custodia del porteador antes de la carga o después de la descarga, y que en la actualidad había bastante incertidumbre sobre la duración de la responsabilidad del porteador por la pérdida o daños ocurridos durante esos períodos (CMI);

d) Que dicha ampliación concordaba con la sugerencia hecha en la resolución sobre conocimientos de embarque adoptada en el segundo período de sesiones del Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre reglamentación internacional del transporte marítimo (Checoslovaquia).

4. La ICS expresó desacuerdo con la ampliación del período de responsabilidad del porteador por las razones siguientes :

a) La ampliación del período de responsabilidad del porteador llevaría a que el porteador, y no el propietario de la carga según el Convenio de Bruselas de 1924, tomara un seguro contra los riesgos incurridos durante los períodos adicionales de responsabilidad del porteador. Este desplazamiento de la carga del seguro produciría un aumento de los costos de transporte y afectaría de forma negativa a los intereses del propietario de la carga<sup>9</sup>;

b) El cambio en el período de responsabilidad produciría una situación de incertidumbre en cuanto a la duración de la responsabilidad del porteador, lo que daría lugar a litigios costosos;

c) Como consecuencia de la situación de incertidumbre en cuanto a la duración de la responsabilidad del porteador, un prudente propietario de la carga continuaría asegurando sus mercancías como si el período de responsabilidad del porteador previsto en el Convenio de Bruselas de 1924 permaneciera en vigor. Dado que el porteador tomaría también un seguro para los períodos adicionales durante los cuales él es responsable con arreglo a este artículo, las mercancías serían aseguradas doblemente, y esto llevaría a un aumento de los costos de transporte.

5. El Canadá aprobó el hecho de que con arreglo a este artículo el porteador no tenía la facultad de variar su período de responsabilidad.

#### *Sugerencia de redacción*

6. Filipinas hizo una propuesta de redacción relativa al título de este artículo.

#### *Párrafos 1 y 2 del artículo 4*

7. Los Estados Unidos, el CMI y la ICS señalaron que con arreglo a los párrafos 1 y 2 el porteador era responsable durante la totalidad del período transcurrido desde el momento en que hubiera recibido las mercancías hasta su entrega. En relación con la *entrega*, se señaló que si la ley o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga requerían que las mercancías se entregaran a una autoridad o a otro tercero, la responsabilidad del porteador, con arreglo al inciso c del párrafo 2, terminaría con la entrega de las mercancías a esa autoridad o a otro tercero. Ahora bien, el artículo no eximía de responsabilidad al porteador si, en el curso de la *carga*, la ley o los reglamentos aplicables en el puerto de carga requerían que las mercancías se entregasen a dicha autoridad o a otro tercero para determinado fin (por ejemplo, comprobar su peso o cantidad).

<sup>9</sup> Para una explicación más amplia de los posibles efectos negativos de una transferencia de la carga del seguro, véase el análisis de los comentarios sobre esta cuestión relativos al artículo 5.

8. Se hicieron las propuestas siguientes para modificar las palabras iniciales del párrafo 2 con objeto de eximir al porteador de responsabilidad durante el período en que las mercancías estuvieran bajo custodia de un tercero:

a) « 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 » (Estados Unidos).

b) « 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 » (ICS).

9. La RSS de Bielorrusia y la URSS señalaron que las palabras « en el puerto de carga » que aparecían en el párrafo 1 creaban incertidumbre sobre el período de responsabilidad del porteador en los casos en que el porteador hubiera tomado las mercancías no en el puerto de carga sino en algún otro lugar (por ejemplo, en tierra) o en un puerto de transbordo. Propusieron que podía eliminarse esa incertidumbre suprimiendo las palabras « en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga » del párrafo 1, y dejando que el período durante el cual las mercancías estaban bajo custodia del porteador fuese definido exclusivamente por el párrafo 2.

10. El Reino Unido declaró que el inciso *a* del párrafo 2 no preveía adecuadamente los casos en que el porteador se hubiera comprometido a entregar las mercancías fuera del puerto de descarga. En la presente redacción no resultaba seguro si el proyecto de convenio regulaba la responsabilidad del porteador durante el tránsito del puerto de descarga al punto final de destino. A fin de evitar la posibilidad de conflicto con otros convenios de transporte que pudieran aplicarse también a esta etapa del tránsito, y de conceder a las partes la facultad de estipular lo relativo a la duración de la responsabilidad, el Reino Unido propuso la modificación siguiente al inciso *a* :

« *a*) Poniéndolas en poder del consignatario en el puerto de descarga; 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. »

11. El Canadá propuso que se aclararan o ampliaran las disposiciones de los párrafos 1 y 2 como sigue :

a) El comienzo del período de responsabilidad del porteador podía aclararse adoptando la siguiente redacción de la frase inicial del párrafo 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. »

b) Debería aclararse el inciso *b* del párrafo 2 definiendo la entrega, en los casos mencionados en el mismo, en términos más concretos. En su actual redacción, el inciso permitirá la inserción de términos en el contrato

que prevalecieran sobre el inciso *a*, definiendo la entrega en términos distintos de la puesta de las mercancías en poder del consignatario;

c) Deberían agregarse al párrafo 2 las palabras « este párrafo se aplica, *mutatis mutandis*, a la recepción de las mercancías por el porteador ».

#### *Párrafo 3 del artículo 4*

12. El Canadá propuso que se modificara el significado dado en este párrafo a los términos « porteador » y « consignatario » modificando la redacción del párrafo como sigue :

« 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 (sobre la responsabilidad del porteador)*

##### *El artículo en su conjunto*

1. En las respuestas se convino que el artículo 5, que establece las disposiciones generales sobre la responsabilidad del porteador, constituía el cambio más importante con respecto a las disposiciones del Convenio de 1924 relativas a esta cuestión.

##### *Comentarios a favor del artículo 5*

2. En varias respuestas, sin referirse específicamente al artículo 5, se señaló que el proyecto de Convenio constituía una transacción aceptable y factible que tenía en cuenta los intereses tanto de cargadores como de porteadores, así como los adelantos tecnológicos del transporte marítimo de mercancías (Austria, Checoslovaquia, Estados Unidos, Noruega y República Democrática Alemana).

3. En varias respuestas se declaró que aceptaban la transacción que representaba el artículo 5 en cuanto a la distribución de los riesgos del transporte y de la carga de la prueba entre el porteador y los cargadores, ya que reconocían que el proyecto de Convenio sólo podía obtener una amplia aceptación mediante una transacción cuidadosamente elaborada (Dinamarca, Finlandia, Hungría y Suecia).

4. Se señaló que las disposiciones sobre la responsabilidad del porteador del artículo 5 estaban más en consonancia con los regímenes jurídicos internacionales establecidos para otros modos internacionales de transporte que las disposiciones del Convenio de Bruselas de 1924 y que, por consiguiente, la adopción del artículo 5 facilitaría el desarrollo de normas uniformes para el transporte intermodal internacional (Alemania, República Federal de, Suecia y Grupo de Trabajo CMI/ICC).

5. En varias respuestas se expresó apoyo por el principio general para la carga de la prueba establecido en el artículo 5, en virtud del cual se presume que el porteador, a menos que presente prueba en contrario, responde de la pérdida o daños causados a las mercancías bajo su custodia, así como por la demora en la entrega (Francia, Hungría y México).

6. No obstante, en algunas respuestas en que se apoyaba el artículo 5 se expresó cierta preocupación con respecto a determinados efectos del mismo :

a) Dinamarca señaló que ahora recaería una carga más pesada sobre los porteadores;

b) Finlandia señaló que el artículo 5 llevaría a un aumento del seguro de responsabilidad de los porteadores (seguro de Protección e Indemnización) y que en Finlandia no había un sector de seguros de este tipo;

c) Suecia señaló que estaba a favor de la transacción contenida en el artículo 5, aunque era probable que produjera un aumento global de los costos del transporte del orden del 0,5 % al 1 % de los fletes.

7. Australia señaló que tenía reservas respecto de las disposiciones del artículo 5, por lo que estaba examinando las consecuencias económicas de estas disposiciones.

#### *Críticas del artículo 5*

8. Hubo virtualmente unanimidad, incluso en las respuestas que criticaban la distribución de los riesgos del transporte entre el porteador y los cargadores en el artículo 5, en que no era necesario mantener la larga lista de exenciones de responsabilidad contenida en el párrafo 2 del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924 y que, en particular, podría suprimirse la excepción de negligencia « en la administración del buque ». Solamente la IUMI estuvo a favor de mantener sin cambios la distribución de riesgos contenida en el Convenio de Bruselas de 1924<sup>10</sup>. El Grupo de Trabajo CMI/ICC declaró que se oponía al aumento de los riesgos del transporte marítimo asignados al porteador, previsto en el artículo 5, a menos que quedara claro que el proyecto de Convenio sería tan ampliamente ratificado como el Convenio de Bruselas de 1924, pues de lo contrario se produciría la búsqueda del foro más favorable y habría litigios repetidos sobre la jurisdicción y el derecho aplicable. En los párrafos 9 a 17 *infra* se examinan las críticas dirigidas contra puntos concretos del régimen jurídico establecido en el artículo 5.

#### *A. Excepción de « error en la navegación »*

9. Varios gobiernos y organizaciones propugnaron que el artículo 5 mantuviera para el porteador la exención de responsabilidad basada en « error en la navegación », prevista en el inciso *a* del párrafo 2 del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924 (Bélgica, Países Bajos, Reino Unido, URSS, CMI, Grupo de Trabajo CMI/ICC, ICS e INSA). Señalaron que su preocupación se refería solamente a los « errores en la navegación » entendidos en sentido estricto, y que no estaban a favor de mantener la excepción de carácter más general de « error en la administración del buque ». El Japón y la República Federal de Alemania declararon que la supresión de excepciones tradicionales tales como el « error en la navegación » y el « incendio » debería reexaminarse cuidadosamente, particularmente con objeto de que no se produjera un aumento en los costos globales de transporte pagados por los cargadores.

<sup>10</sup> La posición de la IUMI se expone con detalle en un folleto titulado *The Essential Role of Marine Cargo Insurance in Foreign Trade*, publicado por la IUMI en octubre de 1975.

10. El Reino Unido, la URSS, la ICS<sup>11</sup> y la INSA propusieron proyectos de texto para ser incorporados en el artículo 5 que mantenían para los porteadores la excepción de « error en la navegación » :

a) El Reino Unido propuso que se agregara al artículo 5 el siguiente nuevo párrafo 2 *bis*) :

« 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) La URSS propuso que el artículo 5 mantuviera la excepción de « error en la navegación » utilizando la redacción siguiente :

« El porteador quedará exento de responsabilidad por la pérdida o el daño de mercancías o la demora en su entrega, si prueba que han sido provocados por errores en la conducción del buque. »

c) La INSA propuso que se modificara la redacción del artículo 5 de forma que estableciera

« . . . 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. »

#### *B. Excepción de « incendio »*

11. Alemania, República Federal de, Bélgica, los Países Bajos, el CMI, el Grupo de Trabajo CMI/ICC y la ICS estuvieron a favor de mantener la excepción de « incendio » prevista en el inciso *b* del párrafo 2 del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924, en virtud de la cual el porteador quedaba exonerado de responsabilidad por pérdida o daños que provinieran « de incendio, a menos que haya sido ocasionado por hecho o falta de porteador ». En estas respuestas se expresó preocupación por el aumento de la carga de riesgo impuesta a los porteadores como consecuencia de modificar la excepción de « incendio » en el párrafo 4 del artículo 5 del proyecto de convenio.

12. La ICS propuso sustituir el párrafo 1 del artículo 5 por el siguiente texto, a fin de mantener para los porteadores las excepciones tradicionales de « error en la navegación » y de « incendio », y de aliviar la carga de la prueba impuesta a los porteadores :

» 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

<sup>11</sup> El proyecto de texto de la ICS, reproducido en el párrafo 12 *infra*, estaba también encaminado a mantener la excepción de « incendio » tal como figura en el Convenio de Bruselas de 1924 y aliviar la carga general de la prueba impuesta a los porteadores.

nafragio, abordaje, encalladura o explosión o de un defecto del buque, o con ocasión de algunos 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.»

### C. Demora en la entrega

13. La ICS y la IUMI expresaron su oposición a las disposiciones del artículo 5, en cuya virtud los porteadores son responsables de los perjuicios que resulten de la demora en la entrega. La IUMI alegó que el establecimiento de la responsabilidad imperativa (es decir, no contractual) de los porteadores por demora daría lugar a bastantes litigios, debido a lo vago de la definición de «demora en la entrega» del párrafo 2 del artículo 5, es decir, la falta de entrega «dentro del plazo que, habida cuenta de las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un porteador diligente», y a la dificultad de decidir los tipos de daños resultantes de la demora por los que el porteador es considerado responsable.

14. Cabe señalar que la nueva redacción del párrafo 1 del artículo 5 propuesta por la ICS y reproducida en el párrafo 12 *supra* prevé la supresión de todas las referencias a la «demora en la entrega» en el artículo 5, incluida la supresión del presente párrafo 2 del mismo que define el término «demora en la entrega».

### D. Carga de la prueba impuesta a los porteadores

15. En algunas respuestas se expresó preocupación porque la norma general sobre la carga de la prueba prevista en el artículo 5, que presume la responsabilidad del porteador a menos que presente prueba en contrario, tendía a imponer la responsabilidad objetiva al porteador, y porque el criterio previsto en el párrafo 1 del artículo 5 para determinar si el porteador ha satisfecho su obligación («... 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») probablemente daría lugar a una gran cantidad de litigios (CMI, ICS, INSA, y IUMI y OCTI).

16. El CMI propuso que si se adoptaba el artículo 5, debería agregarse una disposición expresa según la cual la responsabilidad del porteador se basaría exclusivamente en culpa o negligencia. La ICS propuso cambiar la redacción del párrafo 1 del artículo 5 modificando el fondo de la norma relativa a la carga de la prueba, declarando que la responsabilidad del porteador se basaba en negligencia y manteniendo para el porteador las excepciones de «error en la navegación» y de «incendio»<sup>12</sup>.

17. La INSA y la OCTI aceptaron el fundamento de la norma relativa a la carga de la prueba prevista en el artículo 5, a saber: que el porteador, para quedar

exonerado de responsabilidad, debe probar que él, sus empleados y sus agentes no habían sido negligentes. Sin embargo, a juicio de dichas organizaciones, la esencia de la norma debía consistir en establecer si el porteador, sus empleados y sus agentes adoptaron todas las medidas razonablemente necesarias «para evitar dichos perjuicios resultantes de la pérdida o el daño», ya que esto es de lo que respondería el porteador si no satisfacía la carga de la prueba. Por esta razón la INSA propuso que la disposición que define la carga de la prueba impuesta al porteador dijese «a menos que el porteador demuestre que él, sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas razonablemente necesarias para evitar dichos perjuicios resultantes de la pérdida o el daño», señalando que esta redacción se inspiraba en los artículos 18 y 20 del Convenio de Varsovia de 1929. Análogamente, la OCTI propuso que se agregara la frase siguiente al párrafo 1 del artículo 5:

«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.»

### E. Posibles consecuencias nocivas

18. Los críticos del artículo 5, si bien observaron que sólo se dispondría de datos estadísticos y económicos precisos después de que el Convenio hubiera estado vigente durante cierto tiempo, declararon que la adopción del artículo 5 probablemente produciría algunas de las siguientes consecuencias o todas ellas:

a) El aumento de la responsabilidad impuesta a los porteadores les obligaría a incrementar el seguro de responsabilidad (seguro P e I), que se reflejaría en el aumento del costo de los fletes (Alemania, República Federal de, Japón, Países Bajos, Reino Unido, URSS, CMI, ICS, INSA e IUMI);

b) Aumentarían los costos totales de transporte de los cargadores, ya que los precios de los seguros de la carga disminuirían solamente en una cantidad considerablemente inferior al aumento en los precios del seguro de responsabilidad del porteador, debido al costo de las acciones ejercitadas contra el porteador o su asegurador y a las incertidumbres jurídicas resultantes de la redistribución de los riesgos entre los porteadores y los cargadores (Alemania, República Federal de, Japón, Países Bajos, Reino Unido, Suecia, CMI, Grupo de Trabajo CMI/ICC, ICS e IUMI);

c) Los cargadores tendrían que seguir asegurando la carga ya que preferían tratar con sus propios aseguradores directamente y ser reembolsados por éstos (Alemania, República Federal de, Países Bajos, Reino Unido y Suecia), o para obtener protección completa «de almacén a almacén» (IUMI);

d) Con arreglo al artículo 5 el cargador estaba en efecto obligado a asegurarse a través del porteador, ya que el porteador se protegería frente al aumento de su responsabilidad mediante un seguro de responsabilidades adicionales, cuyo costo incluiría en el flete; sería preferible que el propio cargador decidiera si se deseaba asegurar la carga y, en caso afirmativo, qué margen de cobertura, a qué coste y de qué asegurador de carga

<sup>12</sup> El texto de esta propuesta de la ICS se reproduce en el párrafo 12 *supra*.

(Alemania, República Federal de, Bélgica, Países Bajos, Reino Unido y Grupo de Trabajo CMI/ICC);

e) El artículo 5 no conseguiría, al suprimir la excepción de « error en la navegación », que los porteadores fuesen más cuidadosos en el manejo de la carga, ya que el peligro de pérdida o daños para los propios bienes del porteador constituirían una disuasión suficiente (Países Bajos, Grupo de Trabajo CMI/ICC e ICS);

f) El paso del seguro de la carga al seguro de responsabilidad del porteador probablemente perjudicaría a muchas industrias incipientes de seguros de la carga de muchos países, particularmente teniendo en cuenta que el seguro de responsabilidad del porteador estaba concentrado en un pequeño número de países marítimos (Alemania, República Federal de, Países Bajos, Reino Unido, CMI e ICS);

g) El artículo 5 no tenía en cuenta las condiciones especiales del transporte marítimo de mercancías, es decir : el funcionamiento de los buques sin control efectivo continuo por parte del armador sobre el capitán, la tripulación y otros que sirven el buque (Bélgica, Japón e INSA).

#### *Adiciones propuestas al artículo 5*

19. El Canadá sugirió que el Convenio dispusiera que los derechos y obligaciones de los porteadores se extendieran también a sus empleados y agentes. La República Democrática Alemana propuso que se agregara una norma general en virtud de la cual los porteadores responderían de las acciones y omisiones de sus empleados y agentes.

20. El Canadá señaló que no tenía objeciones a la definición ampliada del término « mercancías » prevista en el párrafo 4 del artículo 1 del proyecto de convenio, que incluía a los « animales vivos ». Ahora bien, el Canadá deseaba « que se exija al porteador que proporcione un buque adecuado y que custodie de manera apropiada a las mercancías ».

#### *Párrafo 1 del artículo 5*

21. La mayoría de los comentarios dirigidos concretamente a las disposiciones que figuran en este párrafo se refirieron a las cuestiones siguientes :

a) El uso del término « perjuicios » para describir el grado de responsabilidad del porteador;

b) La disposición de que « el porteador será responsable . . . si el hecho que causó la pérdida, el daño o la demora se produjo cuando las mercancías estaban a su cargo . . . »;

c) Los problemas especiales relacionados con la imposición de responsabilidad al porteador por « demora en la entrega ».

#### *Clases de daños por las que el porteador es responsable*

22. Varias respuestas señalaron que era probable que surgieran dificultades, debido a la terminología empleada y las distinciones establecidas, con motivo de la frase « 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, . . . » (Bélgica, Canadá, Países Bajos, Reino Unido).

23. El Reino Unido observó que la distinción establecida entre la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías y por la demora en la entrega (en el párrafo 1 del artículo 5 y en las variantes B, D y E del artículo 6) complicaría tanto el arreglo de las reclamaciones como las acciones para el cobro.

24. A fin de establecer una terminología uniforme para el Convenio y aclarar que la responsabilidad del porteador abarcaba tanto la pérdida física o daño de las mercaderías como cualquier pérdida financiera consiguiente, Canadá sugirió que se volviera a redactar la frase inicial del párrafo 1 del modo siguiente : « el porteador será responsable de la pérdida o del daño de las mercancías así como de los perjuicios originados por dicha pérdida o daño . . . »<sup>13</sup>.

25. Con miras a preservar la terminología empleada en el Convenio de Bruselas de 1924 y de conformidad con las disposiciones correspondientes en otros convenios de transporte internacional, Bélgica propuso que el párrafo 1 del artículo 5 comenzara del modo 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 . . . »<sup>14</sup>. Análogamente, los Países Bajos propusieron la siguiente redacción en el texto inglés basada en el artículo 17 del Convenio CMR : « *The carrier shall be liable for loss of or damage to the goods as well as for delay in delivery . . .* »

#### *Responsabilidad del porteador cuando los hechos que causan el daño, la pérdida o la demora se producen mientras las mercancías están a su cargo*

26. El Canadá, la INSA y la OCTI expresaron dudas sobre la disposición en el párrafo 1 del artículo 5 que hace al porteador responsable « si el hecho que causó la pérdida, el daño o la demora se produjo cuando las mercancías estaban a su cargo ». Se hizo observar que algunas veces resultaría difícil determinar cuándo ocurrió un hecho determinado o cuál de una serie de hechos « causó la pérdida, el daño o la demora ».

27. La INSA propuso suprimir la referencia al « hecho que causó la pérdida, el daño o la demora », de manera que sólo fuera pertinente el momento en el que se produjeron los perjuicios. Por consiguiente, la INSA propuso que el párrafo 1 del artículo 5 comenzara del modo siguiente :

« 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 . . . »<sup>15</sup>.

<sup>13</sup> El Canadá también sugirió, entre otras cosas, que se tratara en un párrafo aparte la responsabilidad del porteador por « demora en la entrega »; véase la discusión y el proyecto propuesto por el Canadá en el párrafo 31, *infra*.

<sup>14</sup> Bélgica también sugirió un cambio de redacción consiguiente en el texto francés del párrafo.

<sup>15</sup> La INSA propuso además una enmienda al párrafo 1 del artículo 5 en el sentido de que la carga de la prueba recayera sobre los porteadores a fines de exoneración de responsabilidad. Véase el análisis anterior sobre el artículo 5 en su conjunto, en el párrafo 17.

28. El Canadá también propuso la eliminación, en el párrafo 1 del artículo 5, de la referencia al « hecho que causó la pérdida, el daño o la demora », pero propuso a continuación que el momento en el que se produjo el perjuicio sólo debía ser pertinente en los casos en que había pérdida de las mercancías o daño a las mismas :

« 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 . . . »<sup>16</sup>.

29. La OCTI opinó que la referencia en el párrafo 1 del artículo 5 al « hecho que causó la pérdida, el daño o la demora » debía limitarse a los casos de pérdida o daños de las mercancías. La OCTI sostuvo que, de otro modo, los cargadores tendrían serios problemas prácticos al tratar de establecer el « hecho » especial que causó una demora en la entrega. Además, en casos en que la demora en la entrega es causada por un hecho anterior al momento en que el porteador se hizo cargo de las mercancías, el porteador podía todavía eximirse de responsabilidad demostrando que él, sus empleados y sus agentes adoptaron todas las medidas preventivas razonablemente necesarias.

30. Como en la mayoría de los casos en que las mercancías sufren pérdidas o daños durante su transporte el hecho causante de dicha pérdida o daño también ocurre en el curso de dicho transporte, la OCTI propuso además que se incorporara una presunción al respecto en un nuevo párrafo 2 del artículo 5. La OCTI explicó que en el raro caso en que el hecho causante de la pérdida o daño de las mercancías no hubiere ocurrido durante el transporte, era razonable que la carga de probar esta circunstancia (es decir, para rebatir la presunción anterior) recayera sobre el porteador y no sobre los cargadores que no estaban en situación de conocer los detalles del transporte. El proyecto de texto propuesto por la OCTI es el siguiente :

« 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.

» ...<sup>17</sup>

« 2. 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 »<sup>18</sup>.

#### *Responsabilidad del porteador por demora en la entrega*

31. El Canadá propuso que la responsabilidad del porteador por demora en la entrega se tratara en un párrafo aparte del artículo 5, especificando los tipos de daño resultantes de la demora en la entrega por los que el porteador sería responsable y estableciendo una norma especial para la exoneración de responsabilidad del porteador :

« 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 las demoras. »

32. El CMI, aunque apoyó la imposición de responsabilidad al porteador por demora en la entrega, sostuvo que la indemnización por este motivo debía limitarse a pérdidas directas y razonables que el porteador hubiera podido prever razonablemente en el momento en que celebró el contrato de transporte. La IUMI, opuesta a la creación de la responsabilidad del porteador por demora en la entrega, señaló que si dicha responsabilidad se incluyera en el nuevo convenio, debía limitarse a las pérdidas que el porteador hubiera podido razonablemente prever como probables consecuencias de la demora en la entrega.

#### *Otros comentarios*

33. Austria indicó expresamente su apoyo a la norma general relativa a la carga de la prueba contenida en este párrafo.

34. El Canadá y Sierra Leona indicaron que si la definición de « porteador » en el párrafo 1 del artículo 1 abarcaba a los empleados y agentes del porteador, entonces no había necesidad de hacer referencia a éstos en el párrafo 1 del artículo 5<sup>19</sup>.

#### *Sugerencias de redacción*

35. El Canadá y la OCTI hicieron sugerencias de carácter redaccional que afectaban sólo al texto francés de este párrafo.

#### *Párrafo 2 del artículo 5*

36. El Canadá propuso que este párrafo se volviera a redactar para que se aclarara si abarcaba o no la inejecución del contrato de transporte por una larga demora

<sup>18</sup> La OCTI propuso la siguiente presunción como variante, en el caso de que su sugerencia, analizada en el párrafo 29 *supra*, no fuera adoptada :

« 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. »

<sup>19</sup> Debe señalarse que el Canadá propugnó la adición de una norma general al convenio mediante la que los derechos y responsabilidades de los porteadores se extendieron también a sus empleados y agentes (véase el análisis acerca de las adiciones propuestas al artículo 5, en el párrafo 20 *supra*).

<sup>16</sup> Canadá propuso además que la responsabilidad por la demora en la entrega se tratara en un párrafo aparte y que el momento en el que la demora se produjo no debía ser de por sí decisivo en la determinación de la responsabilidad del porteador por la demora en la entrega. Véase el análisis en el párrafo 31 *infra*.

<sup>17</sup> La OCTI propuso además en ese momento una enmienda al párrafo 1 del artículo 5, en el sentido de hacer recaer la carga de la prueba sobre los porteadores, a fines de exoneración de responsabilidad. Véase el análisis sobre el artículo 5 en su conjunto en el párrafo 17 *supra*.

en la entrega de las mercancías, y a fin de añadir una norma especial que abarcara los casos en que fuera conocida la ubicación de las mercancías demoradas.

37. El Canadá y la IUMI expresaron su preocupación de que la definición de « demora en la entrega » en términos de falta de entrega « dentro del plazo que, habida cuenta de las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un porteador diligente », en ausencia de un acuerdo escrito sobre el plazo de la entrega, resultaría en litigios. El Canadá propuso el nuevo texto siguiente para este párrafo :

« 3. A los fines del párrafo 2 de este artículo <sup>20</sup>, 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. »

38. La INSA sostuvo que este párrafo debía establecer claramente que se permitía al porteador detenerse en los puertos de ruta para cargar o descargar mercancías sin incurrir en responsabilidad por demora en la entrega de las mercancías de un cargador determinado. Por consiguiente, la INSA propuso añadir la frase siguiente al final del párrafo 2 del artículo 5 :

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

#### *Párrafo 3 del artículo 5*

39. El Canadá indicó que el párrafo era aceptable. Nigeria sugirió que la persona facultada para hacerse cargo de las mercancías podía considerar las mercancías como perdidas sólo después que la demora en la entrega fuera de 90 días, en vez de los 60 días previstos en este párrafo.

40. La ICS propuso la adición de la frase siguiente al final de este párrafo, a fin de ocuparse del caso especial en que, aunque las mercancías no hubieran podido entregarse dentro del plazo de 60 días después de la fecha de entrega, el porteador conociera su paradero :

« Si al expirar los 60 días, el porteador puede determinar el paradero de las mercancías, transcurrirá un período adicional de 60 días antes que el titular de una acción pueda considerar perdidas las mercancías » <sup>21</sup>.

41. El Japón propuso la adición de una disposición, requiriendo que la persona que considerara perdidas las mercancías de conformidad con este párrafo proporcionara al porteador la ayuda necesaria para disponer de las mercancías en un plazo razonable si se demostraba subsiguientemente que en realidad las mercancías no se habían perdido.

<sup>20</sup> Es ésta una referencia al nuevo párrafo propuesto por Canadá para tratar la responsabilidad del porteador por demora en la entrega (véase el análisis sobre el párrafo 1 del artículo 5, en el párrafo 31 *supra*).

<sup>21</sup> Puede señalarse que el Canadá, aunque consideraba aceptable el párrafo 3 del artículo 5, sugirió que el caso especial de las mercancías no entregadas cuyo paradero se conoce debía incluirse en el párrafo del artículo 5 que define la « demora en la entrega ». Véase el análisis sobre el párrafo 2 del artículo 5, en el párrafo 36 *supra*.

#### *Párrafo 4 del artículo 5*

42. Los comentarios sobre este párrafo se refirieron a una de las categorías generales siguientes :

a) En algunas respuestas se aceptó el párrafo como parte constitutiva de la transacción global sobre la responsabilidad del porteador incorporada en el artículo 5 (Dinamarca, Finlandia, Hungría y Suecia) <sup>22</sup>.

b) El principio básico de este párrafo, es decir, que el porteador sólo es responsable cuando « el demandante demuestre que el incendio se produjo por culpa o negligencia del porteador, sus auxiliares o agentes », fue implícitamente aceptado por Canadá, la República Democrática Alemana y la OCTI cuando sólo propusieron modificaciones a este párrafo que no afectaban este principio básico;

c) En algunas respuestas se propugnó la retención de la excepción de « incendio » que figura en el Convenio de Bruselas de 1924 (Alemania, República Federal de, Bélgica, Países Bajos, CMI, Grupo de Trabajo CMI/ICC, ICS e IUMI) <sup>23</sup>.

d) En algunas respuestas se opinó que la responsabilidad del porteador en caso de incendio debía regirse por la norma general del párrafo 1 del artículo 5 (Austria, Checoslovaquia y México) o por un texto modificado del párrafo 4 del artículo 5, en el que se hace recaer la carga de la prueba sobre el porteador (Francia, Nigeria, Filipinas y Sierra Leona).

#### *Inclusión de la responsabilidad del porteador en caso de incendio en la norma general sobre responsabilidad del porteador del artículo 5*

43. Las críticas del párrafo 4 del artículo 5 se centraron en la norma especial sobre la carga de la prueba en el contenido, en virtud de la cual el porteador sólo responde a la pérdida o daño en caso de incendio cuando « el demandante demuestre que el incendio se produjo por culpa o negligencia del porteador, sus auxiliares o agentes ». En varias respuestas se observó que esta norma imponía una carga excesiva sobre los cargadores y consignatarios que les resultarían generalmente imposible de observar en la práctica, ya que no hallándose a bordo del buque en el momento del incendio no podían saber cuándo y cómo se produjo éste (Austria, Checoslovaquia, Francia, México y Nigeria). Se señaló además que el porteador tenía conocimiento y control de los acontecimientos ocurridos a bordo del buque y que, en consecuencia, sería más equitativo exigir que, a fines de exoneración de responsabilidad por pérdida o daño en caso de incendio, recayera sobre el porteador la carga de probar que se había ejercido la debida diligencia (Austria, Filipinas, México, Nigeria y Sierra Leona).

44. Por consiguiente, Austria, Checoslovaquia y México propusieron que se suprimiera este párrafo y que

<sup>22</sup> Los comentarios aceptando la transacción del artículo 5 con respecto a la distribución de riesgos entre el porteador y el cargador se examinan en el análisis del artículo 5 en su conjunto, en los párrafos 3 y 4 *supra*.

<sup>23</sup> Los comentarios a favor de la retención de la excepción de « incendio » en el Convenio de Bruselas de 1924 a efectos de exoneración de responsabilidad de los porteadores se examinan en el análisis del artículo 5 en su conjunto, en los párrafos 11 y 12 *supra*.

la responsabilidad del porteador en caso de incendio se rigiera por la norma general del párrafo 1 del artículo 5, estableciendo que a fines de exoneración de responsabilidad recaería sobre el porteador la carga de probar « que él, sus empleados y sus agentes adoptaron todas las medidas razonablemente necesarias para evitar el hecho y sus consecuencias ».

45. En la misma línea de razonamiento, aunque no sugirieron la supresión del párrafo 4 del artículo 5, Nigeria y Sierra Leona propusieron su enmienda de modo que, en caso de incendio, recayera sobre el porteador la carga de probar que él, sus auxiliares o agentes habían ejercido la debida diligencia. Análogamente, Filipinas propuso redactar este párrafo del modo siguiente :

« El porteador responderá en caso de incendio a no ser que demuestre que él, sus empleados o agentes tomaron todas las medidas necesarias para prevenir el incendio. »

46. Francia propuso mantener la transacción básica incorporada en el párrafo 4 del artículo 5, en relación con la carga de la prueba, añadiendo, empero, una disposición que exigiera al porteador probar que el buque estaba adecuadamente equipado para prevenir un incendio y que se habían tomado todas las medidas necesarias para evitar el incendio y reducir sus consecuencias. Francia propuso la siguiente redacción para el párrafo 4 del artículo 5 :

« 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. »

#### *Otros comentarios*

47. El Canadá propuso que la frase inicial del párrafo dijera lo siguiente : « En caso de daño, pérdida o demora causadas por incendio, el porteador será responsable ... », en vez de « El porteador responderá en caso de incendio », ya que el porteador sólo incurre en responsabilidad en caso de incendio cuando la pérdida o el daño de sus mercancías, o la demora en la entrega, se producen como consecuencia del incendio. A fin de subrayar que este párrafo constituía una excepción a la norma general sobre la carga de la prueba prevista en el párrafo 1 del artículo 5, la OCTI propuso la modificación de la frase inicial en el párrafo 4 para que dijera lo siguiente : « El porteador sólo responderá en caso de incendio cuando el demandante ... ».

48. La República Democrática Alemana sugirió que se considerara la inclusión en este párrafo de una referencia al « porteador efectivo ».

#### *Párrafo 5 del artículo 5*

49. La RSS de Bielorrusia, el Canadá y la URSS propusieron la supresión de este párrafo. Opinaron que el párrafo era innecesario, pues en los casos de pérdida, daño o demora durante el transporte de animales vivos

atribuible a « riesgos especiales inherentes a ese tipo de transportes », el porteador quedaría exento de responsabilidad de conformidad con la norma general del párrafo 1 del artículo 5, ya que el porteador podría probar « que él, sus empleados y sus agentes adoptaron todas las medidas razonablemente necesarias para evitar el hecho y sus consecuencias ». No obstante, el Canadá propuso la adición de una disposición al párrafo 1 del artículo 5 exigiendo al porteador que utilizara un buque adecuadamente equipado para transportar la clase especial de carga y que ejerciera el debido cuidado en relación con las mercancías.

50. Hungría propuso la supresión de la segunda frase de este párrafo, que establece una norma especial sobre la carga de la prueba y una presunción sobre la responsabilidad del porteador por pérdida, daños o demora en el transporte de animales vivos. De este modo, aunque el párrafo 5 exoneraría al porteador de responsabilidad si la pérdida, daños o demora resultaran de los riesgos especiales inherentes al transporte de animales vivos, correspondería al porteador demostrar este hecho en virtud de la norma general sobre la carga de la prueba del párrafo 1 del artículo 5.

51. La INSA propuso modificar la segunda frase del párrafo 5 de modo que si el porteador demostrara haber cumplido las instrucciones especiales dadas por el cargador con respecto a los animales vivos, se presumiría que cualquier pérdida, daños o demora en la entrega de los animales vivos era atribuible a los « riesgos especiales inherentes a ese tipo de transporte » y que, por consiguiente, el porteador quedaría exento de responsabilidad. El párrafo 5 en la forma modificada por la INSA, dispone lo siguiente :

« 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 se presumirá que tales riesgos 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. »

52. Aunque la ICS opinó que el Convenio no debía reglamentar el transporte de animales vivos<sup>24</sup>, propuso que en el caso de que el Convenio incluyera el transporte de animales vivos, debía redactarse el párrafo 5 del artículo 5 del siguiente modo :

« El porteador quedará exento de responsabilidad respecto de los animales vivos cuando la pérdida o el daño resulten de :

» a) Cualesquiera instrucciones especiales del cargador o de la falta de ellas;

» b) Riesgos especiales inherentes al transporte de animales. Salvo prueba en contrario, se presumirá

<sup>24</sup> Véase el análisis del párrafo 4 del artículo 1 en el párrafo 18 *supra*.

que toda pérdida o daño se debe a estos riesgos especiales »<sup>25</sup>.

*Sugerencias de redacción*

53. La OCTI propuso un cambio de redacción que afectaba sólo al texto francés del párrafo.

*Párrafo 6 del artículo 5*

54. Los comentarios sobre este párrafo se refirieron primordialmente a la disposición de que el porteador sólo estaba exento de la responsabilidad por las « medidas razonables para el salvamento de mercancías en el mar » y a los efectos del párrafo en la posible obligación del porteador de hacer una contribución en caso de avería gruesa.

*Exención de responsabilidad del porteador por las « medidas razonables » para el salvamento de mercancías en el mar*

55. El Canadá, la RSS de Bielorrusia, la RSS de Ucrania, la URSS y la INSA expresaron reservas respecto de la disposición de este párrafo que exonera a los porteadores de responsabilidad solamente por las « medidas razonables » adoptadas para el salvamento de mercancías en el mar. Destacaron que se presentarían graves dificultades prácticas al tratar de determinar si las medidas concretas adoptadas en el mar fueron o no « razonables », por lo cual la cuestión frecuentemente daría lugar a litigios.

56. La URSS y la INSA señalaron que el capitán de un buque de carga en el momento de decidir las medidas que había de adoptar frecuentemente no sabría si con ellas salvaría vidas humanas o solamente mercancías. La INSA señaló además que el valor de la carga arriesgada por el porteador sólo podría compararse con el valor de las mercancías salvadas después de que se hubiera terminado la operación de salvamento. La RSS de Bielorrusia y la URSS declararon que esta disposición afectaría negativamente al cumplimiento por parte de los capitanes de buques de carga de las normas tradicionales de navegación que prevén la ayuda a buques en situación peligrosa.

57. La RSS de Bielorrusia y la RSS de Ucrania señalaron la necesidad de distinguir claramente los criterios que habrían de usarse para determinar si una medida adoptada para el salvamento de mercancías en el mar era « razonable » a los efectos del párrafo 6 del artículo 5. La INSA propuso que se suprimiera la palabra « razonable » de este párrafo. La INSA propuso además, como una variante menos preferible, que a fin de recuperar los daños, debería exigirse con arreglo a este párrafo que el cargador o el consignatario demostraran que las medidas adoptadas por el porteador para el salvamento de mercancías en el mar fueron « deliberadamente no razonables », y propusieron la redacción siguiente :

<sup>25</sup> Debe señalarse que la nueva redacción del párrafo 5 del artículo 5 sugerida por la ICS no hace referencia a la responsabilidad del porteador por demora en la entrega. Para la posición de la ICS oponiéndose a la imposición de responsabilidad al porteador por demora en la entrega, véase el análisis del artículo 5 en su conjunto, en los párrafos 13 y 14 *supra*.

« 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 adoptadas para el salvamento de mercancías en el mar, si no se probase que al salvar las mercancías el porteador actuó de manera deliberadamente irrazonable. »

58. La ICS propuso que conforme al párrafo 6 el porteador estuviera exento también de responsabilidad por las consecuencias de los conflictos laborales y de la demora resultante del tiempo requerido para prester la atención médica necesaria a personas enfermas o lesionadas a bordo del buque de carga, incluso si sus vidas no estaban en peligro. La ICS recomendó que el párrafo 6 del artículo 5 dijera lo siguiente :

« 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. »

*Efectos en la contribución del porteador en caso de avería gruesa o salvamento*

59. El Reino Unido señaló que la actual redacción del párrafo 6 parecía eximir al porteador de su obligación de aportar una contribución en caso de avería gruesa o salvamento cuando el tipo de pérdida o daños causados a los cargadores respecto de los cuales el porteador estuviera normalmente obligado a efectuar una contribución en caso de avería gruesa o salvamento proviniera de « medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas » o « medidas razonables para el salvamento de mercancías en el mar ». Para dejar claro que en tal caso el porteador quedaba obligado a hacer la contribución adecuada en caso de avería gruesa o salvamento, el Reino Unido propuso que este párrafo comenzara como sigue :

« El porteador no responderá, excepto en los casos de avería gruesa y salvamento, de la pérdida, daños . . . »

60. Sierra Leona declaró que el Convenio debería contener una disposición que asegurase que los cargadores y los consignatarios estaban protegidos frente a las consecuencias de los actos de los porteadores en caso de avería gruesa. Señaló que era preferible establecer esa protección imperativa en el Convenio a dejar a los términos del contrato de transporte o al derecho nacional la posible obligación del porteador de contribuir en caso de avería gruesa.

*Sugerencia de redacción*

61. Los Estados Unidos sugirieron un cambio de redacción para este párrafo.

*Párrafo 7 del artículo 5*

62. La República Federal de Alemania propuso suprimir este párrafo, pues opinaba que los convenios internacionales específicos, tales como el Convenio de Bruselas

sobre abordaje de 1910<sup>26</sup>, o los principios del derecho nacional aplicable debían regir la relación de las reclamaciones que los cargadores pudieran tener contra el porteador con arreglo a este Convenio y las reclamaciones que pudieran tener contra otras personas.

#### *Sugerencias de redacción*

63. El Canadá hizo una sugerencia en materia de redacción relativa al texto del párrafo 7 del artículo 5, y la OCTI otra relativa solamente al texto francés de ese párrafo.

#### *Artículo 6. Límites de la responsabilidad*

##### *El artículo en su conjunto*

1. En la mayoría de las respuestas se prefirió la formulación de los límites de la responsabilidad sobre la base del criterio único del peso de las mercancías (es decir, variantes A y B) en vez del doble criterio del peso y el «bulto u otra unidad de carga transportada» (variantes C, D y E). Entre las respuestas que preferían las variantes A o B, la mayoría prefería la primera de ellas, y de las respuestas que preferían las variantes C, D o E, la mayoría prefería la variante D.

2. En algunas respuestas se señaló que no podría hacerse una elección definitiva entre las variantes hasta que se hubieran determinado los límites pecuniarios de la responsabilidad.

3. En muchas respuestas se propuso que los límites pecuniarios de la responsabilidad se definieran sobre la base de los Derechos Especiales de Giro del Fondo Monetario Internacional, en vez de en « francos oro ».

##### *Variante A*

4. Dinamarca, Fiji, Finlandia, Hungría<sup>27</sup>, Noruega, el Reino Unido y Suecia<sup>28</sup> expresaron preferencia por la variante A por las razones siguientes :

a) El método de la variante A era sencillo (Dinamarca, Finlandia y el Reino Unido), particularmente porque establecía los mismos límites para todos los casos de responsabilidad del porteador, incluida la responsabilidad por demora (Hungría y el Reino Unido), y especificaba solamente el criterio único del peso para fijar el límite de la responsabilidad (Reino Unido);

b) El criterio del peso para fijar el límite se había adoptado en algunos otros convenios de transporte, por ejemplo, el CIM, el CMR y el Convenio de Varsovia. Su adopción en el Convenio conduciría a la uniformidad y reduciría las dificultades al formular normas uniformes para el transporte combinado (Noruega y Suecia);

c) El criterio adicional del «bulto u otra unidad de carga transportada» para fijar el límite, previsto en las variantes C, D y E, no era claro y había recibido diferentes interpretaciones en el derecho nacional y en los fallos judiciales (Noruega y Suecia). El criterio del peso daba lugar a menos controversias (Fiji).

<sup>26</sup> Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de abordaje, Bruselas, 23 de septiembre de 1910.

<sup>27</sup> Hungría expresó una preferencia igual por la variante C.

<sup>28</sup> Suecia expresó como segunda preferencia la variante B.

d) El criterio del «bulto u otra unidad de carga transportada» podía producir límites de responsabilidad diferentes, inesperados y arbitrarios respecto del mismo envío de mercancías según la forma en que éstas estuvieran embaladas (Finlandia, Noruega y Suecia), y en muchos países aún no estaba resuelta la aplicación de este criterio a las mercancías transportadas en contenedores (Noruega);

e) La objeción de que adoptando el criterio del peso el cargador o consignatario de una carga de poco peso pero de elevado valor recibirían una indemnización adecuada podía resolverse :

i) Mediante el seguro de tales mercancías (Finlandia);

o

ii) Mediante una disposición como la del artículo 10 3) del proyecto de Convenio TCM<sup>29</sup> que dice lo siguiente : « El peso bruto mínimo de esas mercancías se estimará en . . . kilogramos » (Noruega);

f) La encuesta efectuada en los círculos comerciales interesados de Escandinavia ha indicado que la adopción del criterio del peso para fijar los límites de la responsabilidad del porteador resolvería la mayoría de los problemas relacionados con los daños a la carga general, y que el aumento del precio que habría de pagarse en forma de seguro sería insignificante (Noruega).

##### *Variante B*

5. Austria, el Japón<sup>30</sup>, la República Democrática Alemana<sup>31</sup> y la OCTI expresaron preferencia por la variante B, por las razones siguientes :

a) El límite de la responsabilidad del porteador por demora en la entrega debería ser en general inferior al límite de la responsabilidad por la pérdida de las mercancías o el daño a ellas, y la variante B preveía un límite separado y adecuado para la demora en la entrega (Austria y OCTI);

b) La adopción de la variante B y el criterio del peso previsto en ella estaría en consonancia con otros convenios de transporte, por ejemplo, el CIM y el CMR (Austria y OCTI);

c) La adopción del criterio único del peso para fijar los límites de la responsabilidad era sencillo y práctico (Japón);

d) Si se utilizaba el criterio del «bulto u otra unidad de carga transportada» para fijar el límite de la responsabilidad, éste podía variar según el número de unidades en el que se embalaba un envío de mercancías (Austria);

e) La objeción de que adoptando el criterio del peso el cargador o el consignatario de una carga de poco peso pero de valor elevado recibiría una indemnización insuficiente podía resolverse mediante una disposición en virtud de la cual el cargador eliminara los límites de la responsabilidad declarando la naturaleza y el valor de

<sup>29</sup> E/CONF.59/17.

<sup>30</sup> El Japón expresó también preferencia por la variante E.

<sup>31</sup> La República Democrática Alemana opinaba que las normas contenidas en la variante B deberían complementarse con la norma contenida en el párrafo 2 a de la variante C que prevé el caso en que se utilice un contenedor, paleta o dispositivo análogo de transporte para agrupar las mercancías.

las mercancías (es decir, como en el párrafo 5 del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924) (Japón).

6. Francia señaló que, pese a preferir la variante D, no tendría graves objeciones a la adopción de la variante B, si resultaba que la mayoría era partidaria de un método que definiera los límites de la responsabilidad con referencia exclusiva al criterio del peso. Indicó también que la variante B era aceptable ya que contenía una limitación especial para la responsabilidad por demora mediante la referencia al flete.

7. En cuanto a la cuestión de si el límite de la responsabilidad del porteador por demora conforme al inciso *b* debería ser el flete o el doble del flete, Austria señaló que existían precedentes para ambos supuestos y que, por lo tanto, cualquiera de esos límites sería aceptable.

8. Suecia señaló que su segunda preferencia era la variante B<sup>32</sup>.

9. La OCTI propuso que se modificara el texto del inciso *b* de la variante B para aclarar que el límite de la responsabilidad prevista en ese párrafo no se aplicaba a los casos de la pérdida de las mercancías o el daño a ellas ocasionado por demora; en todos los casos la pérdida o el daño estaría abarcado solamente por el límite fijado en el inciso *a*. La OCTI propuso el nuevo texto siguiente para el inciso *b* :

« *b*) La responsabilidad del porteador por demora en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5 no excederá, cuando se produzca una pérdida o un daño distintos de los previstos en el inciso *a*, del doble del flete. »

10. La OCTI señaló que el texto francés del párrafo 1 *a* de la variante B era más detallado que el texto inglés correspondiente y sugirió que se modificara el texto inglés de acuerdo con el texto francés como sigue :

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

#### Variante C

11. Hungría expresó preferencia por la variante C<sup>33</sup> porque esta variante establecía los mismos límites para todos los casos de responsabilidad del porteador, incluida la responsabilidad por demora en la entrega.

12. México señaló que la variante C planteaba problemas para el cálculo de los límites de la responsabilidad.

#### Variante D

13. Alemania, República Federal de, los Estados Unidos<sup>34</sup>, Francia, la RSS de Bielorrusia, la RSS de Ucrania, la URSS y la INSA expresaron preferencia por la variante D. Respecto de las dos variantes para el límite de la responsabilidad previstas en el inciso *b* de esta variante, los Estados Unidos preferían la variante Y, y en las demás respuestas citadas se prefería la variante X.

14. En apoyo de la preferencia por la variante D se dieron las razones siguientes :

*a*) La adopción del criterio del peso exclusivamente no producía resultados satisfactorios (Francia). Si el límite pecuniario por kilo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas se fijaba en una cifra relativamente baja, los cargadores o consignatarios de una carga de elevado valor pero de poco peso recibirían una indemnización insuficiente (Alemania, República Federal de, e INSA). Si el límite pecuniario se fijaba en una cifra elevada, la responsabilidad sería ilimitada en el caso de las cargas de poco valor. La adopción de los dos criterios, como en la variante D, producía resultados más justos (INSA);

*b*) Al adoptar el criterio doble para fijar los límites de la responsabilidad, la variante D mantenía la transacción lograda mediante el artículo 2 del Protocolo de Bruselas de 1968 entre la adopción de los criterios del peso solamente (como en ciertos convenios que regulan otros modos de transporte) y la adopción del criterio del bulto o unidad (como en el párrafo 5 del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924) (Francia). El criterio doble conducía también a una indemnización más equitativa cuando la carga se perdía o resultaba dañada, ya que los reclamantes podían invocar tanto el peso de la carga como el valor de las unidades que la compusieran (INSA);

*c*) La variante D era preferible a la variante C ya que fijaba un límite especial para la responsabilidad del porteador por demora en la entrega, definido con referencia al flete (Francia e INSA). El límite de responsabilidad por demora debería basarse en principios distintos de aquellos en que se basaba el límite de responsabilidad por la pérdida o el daño (INSA).

15. La República Federal de Alemania señaló que su preferencia por la variante D se basaba en la hipótesis de que el límite pecuniario por kilo que habría de adoptarse no sería muy superior al de los 30 francos Poincaré especificados en el artículo 2 *a* del Protocolo de Bruselas de 1968. Señaló que, aunque la variante A era preferible a causa de su sencillez, sólo sería aceptable si se estableciera un límite pecuniario por kilo mucho más elevado. Dado que no podría hacerse una elección definitiva del método de limitación hasta que se hubieran determinado los límites pecuniarios, y dado que éstos probablemente sólo se determinarían con carácter definitivo en la conferencia diplomática que examinara el proyecto de Convenio, la República Federal de Alemania sugería que se mantuvieran todas las variantes en el proyecto y se sometieran a la conferencia diplomática.

16. La INSA hizo las propuestas siguientes respecto del párrafo 1 *a* de la variante D :

*a*) Debería modificarse el texto para aclarar si, al determinar los límites de la responsabilidad cuando algunos bultos o unidades de transporte de distinto peso de la misma expedición resultasen perdidos o dañados, deberían tenerse en cuenta cada bulto o unidad por separado, o solamente el conjunto de las mercancías perdidas o dañadas;

*b*) Deberían agregarse las palabras « sus empleados o agentes » después de « porteador », a fin de hacer exten-

<sup>32</sup> La primera preferencia de Suecia era la variante A.

<sup>33</sup> Hungría expresó una preferencia igual por la variante A.

<sup>34</sup> La preferencia de los Estados Unidos se expresó teniendo en cuenta su creencia de que la mayoría de los Estados eran partidarios de la variante D.

sivos los límites de responsabilidad a los empleados y agentes del porteador que actuasen dentro del ámbito de sus funciones.

17. México señaló que la variante D planteaba problemas en relación con el cálculo de los límites de responsabilidad.

#### *Variante E*

18. El Japón<sup>35</sup>, México y Sierra Leona expresaron preferencia por la variante E.

19. México indicó las razones siguientes para su preferencia :

a) Las disposiciones contenidas en esta variante, en contraste con las contenidas en la variante A, eran completas; y

b) A diferencia de las disposiciones de las variantes C y D, las contenidas en la variante E no planteaban dificultades para el cálculo de las cifras reales que entrañaba la responsabilidad.

#### *Párrafos aplicables a todas las variantes del artículo 6*

##### *Fijación de los límites sobre la base de los Derechos Especiales de Giro*

20. Alemania, República Federal de, Bélgica, Dinamarca, Fiji, Finlandia, Noruega, los Países Bajos y Suecia propusieron fijar los límites monetarios de la responsabilidad sobre la base de los Derechos Especiales de Giro del Fondo Monetario Internacional en lugar de los « francos oro » en que están fijados actualmente. Alemania, República Federal de, Bélgica, Suecia y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) hicieron notar que el artículo VI del Protocolo de Montreal N.º 4, que modificaba el Convenio de Varsovia de 1929, fijaba los límites de la responsabilidad del porteador aéreo en Derechos Especiales de Giro. La OACI señaló también que el Protocolo de Montreal N.º 4 permitía que los Estados no miembros del Fondo Monetario Internacional declararan que el límite de responsabilidad debía fijarse en francos Poincaré. Se indicó que la fijación de los límites sobre la base de los Derechos Especiales de Giro tendría las siguientes ventajas :

a) Impediría las fluctuaciones de los límites monetarios de la responsabilidad que podrían producirse como consecuencia de fluctuaciones en el precio del oro (Fiji y Noruega);

b) Impediría que surgieran dificultades como resultado de la desaparición del precio oficial del oro, de la utilización de la unidad de cuenta como numerario y del cálculo de los tipos de cambio a falta de paridades oficiales (Países Bajos).

##### *Fijación de los límites en « francos oro »*

21. Hungría y Filipinas aprobaron la fijación de los límites monetarios de la responsabilidad en « francos oro », tal como se definen en estos párrafos. Hungría señaló que ello impediría que la inflación redujera los límites de la responsabilidad.

#### *Conversión de la unidad de valor a monedas nacionales*

22. Con respecto a las normas para convertir « francos oro » en una moneda nacional se hicieron las siguientes propuestas :

a) Fiji propuso que la conversión del « franco oro » en una moneda nacional se basara en el valor oficial de esta moneda en relación con el « franco oro » en el momento de la pérdida. Si, como ocurriría con la norma actual, la conversión se efectuara en la fecha de la sentencia o el laudo arbitral, las demoras en los procedimientos judiciales o arbitrales afectarían al monto de la indemnización;

b) La República Democrática Alemana propuso que se volviera a redactar este párrafo para prever el caso en que la controversia sobre la pérdida o el daño fuese resuelta por las partes sin llegar a juicio o arbitraje. Con este propósito, se propuso el siguiente texto :

« 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 el laudo o en la fecha del acuerdo con la parte interesada. »

23. El Japón señaló que era necesario aclarar la fórmula para convertir el patrón internacional en monedas nacionales.

#### *Observaciones no relacionadas con variantes concretas*

##### *A. Cuantía de la limitación monetaria de la responsabilidad*

24. La Cámara Internacional de Navegación Marítima y la Unión Internacional de Seguros de Transportes propusieron que los límites monetarios de la responsabilidad del porteador se fijaran en un nivel bajo, por las siguientes razones :

a) Si dichos límites se establecían en un nivel alto, la proporción de los seguros de la carga que estaría cubierta por los seguros de responsabilidad del porteador sería mayor que la cubierta por los seguros de carga del cargador. Ahora bien, los seguros de responsabilidad del porteador por montos totales relativamente altos eran más caros que los seguros de carga correspondientes al valor exacto de cada envío. En consecuencia, se produciría un aumento del costo del transporte (Cámara Internacional de Navegación Marítima, citando el estudio de la secretaría de la UNCTAD TD/B/C.3/120, párr. 189);

b) El establecimiento de un límite monetario alto en este contexto expondría al porteador a un grado excesivo de responsabilidad (Cámara Internacional de Navegación Marítima y Unión Internacional de Seguros de Transportes). La probabilidad de que un límite monetario alto produjera ese riesgo excesivo se veía acentuada por las normas sobre responsabilidad contenidas en el artículo 5, según las cuales el porteador respondería, en muchos casos, de la pérdida total de las mercaderías (Unión Internacional de Seguros de Transportes);

c) Un límite monetario alto haría que el cargador de mercaderías de poco valor subvencionara al cargador de mercaderías de gran valor (Cámara Internacional de Navegación Marítima);

<sup>35</sup> El Japón expresó también preferencia por la variante B.

d) Un límite monetario bajo reduciría las acciones de regreso de los aseguradores de la carga (Unión Internacional de Seguros de Transportes);

e) Un límite monetario alto incrementaría el riesgo general del porteador y obligaría al asegurador de la responsabilidad del porteador a reasegurarse a un costo elevado en los mercados internacionales, usurpando así parte de la función normal del cargador (Cámara Internacional de Navegación Marítima).

25. Hungría y el Reino Unido señalaron que no podía hacerse una elección definitiva entre las distintas variantes hasta que se decidieran los montos precisos de los límites monetarios de responsabilidad en cada una de ellas. Finlandia consideraba adecuados los límites previstos en el Protocolo de Bruselas de 1968. La República Federal de Alemania indicó que sería aceptable una cifra de 30 francos Poincaré u otra algo más elevada, pero el importe final debía ser decidido por la conferencia diplomática que examinaría el proyecto de convenio. Noruega sugirió también que se dejara a la conferencia diplomática que determinase la cifra definitiva.

*B. Determinación de los límites de responsabilidad cuando las mercaderías se transportan en contenedores*

26. Checoslovaquia propuso que se fijaran los límites de la responsabilidad del porteador cuando las mercaderías se transportaban en contenedores, paletas o dispositivos análogos de transporte.

27. Hungría señaló que si, en los casos en que las mercancías se transportaban en contenedores, los límites de la responsabilidad se determinaban según el criterio del « bulto u otra unidad de carga », sería necesario asegurarse de que se indicara el número de unidades de carga transportadas en un contenedor, pues era posible que éste contuviera muchas unidades. Sin embargo, el problema no se plantearía si se adoptara limitación basada en el criterio del peso.

28. El Níger señaló que prefería las variantes en las que se hacía frente a los problemas que se planteaban cuando se transportaban mercaderías en contenedores, pues este tipo de transporte era de particular importancia para los países sin litoral.

29. El CMI indicó que algunas de las dificultades con que se había tropezado al aplicar el criterio del bulto o unidad para limitar la responsabilidad del porteador cuando las mercancías se transportaban en contenedores podían obviarse si se consideraba que las unidades pertinentes eran los bultos transportados dentro del contenedor y no éste, siempre y cuando dichos bultos se enumeraran en el conocimiento.

*C. Declaración por el cargador de la naturaleza y el valor de las mercancías*

30. Hungría, Filipinas y la URSS propusieron que las normas contenidas en el artículo 6, en cuanto a los límites de la responsabilidad, incluyeran una disposición análoga a la que figuraba en el párrafo 5 del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924 o el artículo 2 a del Protocolo de Bruselas de 1968, según los cuales un cargador podía excluir la aplicación de los límites de res-

ponsabilidad fijados si declaraba al porteador la naturaleza y el valor de las mercaderías.

*D. Casos en que no se eligió ninguna variante*

31. Bélgica, Checoslovaquia y Nigeria aplazaron su elección entre las distintas variantes hasta una etapa posterior del examen del proyecto de convenio. Filipinas señaló que, con arreglo a su derecho, todas estas variantes eran nulas por ser contrarias al orden público, pues limitaban la responsabilidad del porteador a una suma fija de manera incondicional y sin el consentimiento del cargador ni del consignatario. Sin embargo, indicó que en el derecho filipino sería válida una nueva formulación que limitara la responsabilidad del porteador a un monto determinado excepto cuando el cargador hubiese declarado que las mercaderías tenían un valor más alto y hubiese pagado un flete más elevado. Por ello, propuso la siguiente fórmula :

« 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. »

Como otra posibilidad, Filipinas propuso la adopción del párrafo 5 del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924.

32. El Canadá expresó la opinión de que ninguna de las cinco variantes del proyecto era satisfactoria porque :

a) No preveía una solución satisfactoria de las incertidumbres derivadas del uso del oro como unidad de medida monetaria;

b) No resolvía las incertidumbres creadas por diversos fallos judiciales en cuanto al significado de la expresión « bulto » o la responsabilidad relativa a una « unidad de peso »; y

c) No permitía que el porteador conociera plenamente el alcance de su responsabilidad en el momento de celebrar un contrato de transporte.

El Canadá señaló que había considerado la posibilidad de utilizar, como límite de la responsabilidad, el valor asegurado de la carga o su valor declarado obligatoriamente, pero había llegado a la conclusión de que ello podría exigir que el cargador revelara al porteador información que considerara confidencial. El Canadá sugirió que, con respecto a mercaderías de valor no declarado, se examinara más a fondo una fórmula que vinculara los límites de la responsabilidad con las sumas pagadas por concepto de flete.

33. Bélgica indicó que los círculos marítimos belgas no se oponían a una fórmula de limitación más sencilla que el criterio doble de unidad y peso adoptado en el Protocolo de Bruselas de 1968, siempre que con ella no se aumentaran considerablemente los límites de responsabilidad.

34. Los Países Bajos propusieron que se agregara al artículo 5 o al artículo 6 una disposición sobre el cálculo del valor de las mercancías análoga a la contenida en el artículo 2 b del Protocolo de Bruselas de 1968.

35. El Reino Unido propuso que, ya fuera en el artículo 6 o en el 24, se previera que, cuando la parte interesada en la carga hubiera pagado salvamento e intentara recuperar lo desembolsado del porteador basándose en la culpa de éste, la indemnización no estuviera sujeta a los límites de responsabilidad establecidos en el artículo <sup>36</sup>.

36. El CMI señaló que la disposición que fijara los límites de la responsabilidad debería cumplir las siguientes condiciones :

a) La fijación de los límites debería ser más clara que la actualmente contenida en el Convenio de Bruselas de 1924 y debería establecer los límites de responsabilidad en una forma que evitara las controversias y los pleitos;

b) El criterio del « bulto » o « unidad » debería complementarse con el criterio del peso en el método que se adoptara para fijar los límites de la responsabilidad, a fin de mejorar la posición de los demandantes con respecto a las unidades más pesadas;

c) La responsabilidad por pérdidas derivadas de una demora en la entrega debería estar limitada siempre a las pérdidas directas y razonables que, en el momento de celebrarse el contrato de transporte, pudieran haber sido razonablemente previstas por el porteador como una consecuencia probable de tal demora y debería, en todo caso, limitarse a una suma no superior al flete;

d) La responsabilidad total del transportista por pérdidas, daños o demoras no debería ser superior al límite que se aplicara para la pérdida física total de las mercaderías respecto de las cuales se debiera responder (como, por ejemplo, en la variante D, párrafo 1 c y en la variante E, párrafo 1 c).

37. La Unión Internacional de Seguros de Transportes indicó lo siguiente :

a) Si se preveía responsabilidad por una demora en la entrega, debería limitarse al importe del flete en todos los casos en que la carga no fuera objeto de daño o pérdida material. Sin embargo, era necesario aclarar si por « flete » se entendía el correspondiente a toda la carga, a todas las mercaderías cubiertas por el conocimiento o la carga objeto de la demora. La Unión Internacional de Seguros de Transportes señaló que la interpretación según la cual la palabra « flete » debía en este caso considerarse referida solamente al flete de la carga objeto de la demora parecía ajustarse mejor a una posible limitación por kilo de peso bruto de las mercaderías perdidas o dañadas;

b) Al considerar los límites de la responsabilidad, debería examinarse el límite global de responsabilidad del transportista previsto en la Convención Internacional sobre la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques de mar, hecha en Bruselas el 10 de octubre de 1957.

#### *Artículo 7. Acciones basadas en responsabilidad extracontractual*

##### *El artículo en su totalidad*

1. El CMI y la Organización Internacional del Trabajo apoyaron en especial las disposiciones del párrafo 2,

<sup>36</sup> Esta propuesta ha quedado reflejada en el nuevo texto del artículo 24 propuesto por el Reino Unido, que se incluye en el párrafo 3 del examen de ese artículo.

en virtud de las cuales los empleados o agentes, en las acciones interpuestas contra ellos, pueden invocar las mismas exoneraciones y limitaciones de responsabilidad que el porteador, si demuestran que actuaron en el ejercicio de sus funciones.

2. El Reino Unido sugirió que se considerara la adición de una referencia al « porteador efectivo » cuando el término « porteador » apareciera en el artículo.

##### *Párrafo 1 del artículo 7*

3. El Canadá y la ICS señalaron que la frase « se funde la acción en la responsabilidad contractual o en la responsabilidad extracontractual » no abarcaba a todas las clases de acción. Para que este párrafo se aplicara a todas las clases posibles de acción, el Canadá sugirió reemplazar la frase « o en la responsabilidad extracontractual » por « o de otra manera », mientras que la ICS propuso, por idénticas razones, añadir las palabras « o de otra manera » al final del texto actual.

##### *Sugerencias sobre el texto*

4. Francia y la OCTI hicieron algunas sugerencias que se referían únicamente al texto francés del párrafo 1 del artículo 7.

##### *Párrafo 2 del artículo 7*

5. El Canadá señaló que en este párrafo se identificaba a la persona con derecho a invocar las mismas exoneraciones y limitaciones de responsabilidad que el porteador como « un empleado o agente del porteador ». El Canadá hizo observar que, por otra parte, a efectos de determinar « el período durante el cual las mercancías están bajo custodia del porteador », el párrafo 3 del artículo 4 se refería a « los empleados, los agentes u otras personas que actúen siguiendo instrucciones del porteador ». El Canadá propuso que se utilizara el mismo texto en ambos artículos para referirse a los « empleados o agentes » <sup>37</sup>.

##### *Párrafo 3 del artículo 7*

6. El Canadá indicó que este párrafo era aceptable.

#### *Artículo 8. Pérdida del derecho a la limitación de responsabilidad*

##### *Circunstancias adicionales en que se pierde el derecho a la limitación de responsabilidad*

1. Francia, la República Democrática Alemana y Hungría propusieron que se modificara este artículo a fin de disponer que, además del caso en que el porteador perdía el derecho a la limitación de responsabilidad en virtud de la primera frase del artículo, también se perdiera cuando los daños fueran producidos :

a) Por un acto de un empleado o agente del porteador realizado con la intención de causar dicho daño, o imprudentemente y con conocimiento de que probablemente ocurrirían tales daños (República Democrática Alemana y Hungría);

<sup>37</sup> Cabe señalar que el Canadá propuso un nuevo texto para el párrafo 3 del artículo 4, que en la parte pertinente decía : « el empleado o agente del porteador ». Véase el examen sobre el párrafo 3 del artículo 4 en el párrafo 12 *supra*.

b) Por el acto de un empleado o agente del porteador en el desempeño de sus funciones realizado con la intención de causar el daño, o imprudentemente y con conocimiento de que probablemente ocurrirían tales daños (Francia).

Francia y Hungría señalaron que, dado que en la mayoría de los casos un porteador actuaba por conducto de sus empleados o agentes, serían muy raros los actos de la índole que hacían perder el derecho de limitación de responsabilidad en virtud de ese artículo cometidos por el porteador mismo. Así pues, la pérdida del derecho del porteador a limitar su responsabilidad sería bastante rara en la práctica en virtud del artículo en su versión actual y el cargador no estaría suficientemente protegido. Francia también señaló que la modificación que proponía en relación con la pérdida del derecho del porteador a la limitación de responsabilidad estaría de acuerdo con las normas contenidas en el Convenio de Varsovia de 1929 en su forma modificada por el Protocolo de La Haya de 1955.

2. Austria hizo observar que el ámbito muy limitado de las circunstancias en virtud de las que se perdía el derecho a la limitación de responsabilidad producía una situación injusta para la persona con derecho a las mercancías. Austria propuso que :

a) El porteador perdiera el derecho a limitar su responsabilidad cuando los daños se debieran a un acto de negligencia grave cometido por él mismo o por sus empleados o agentes; y que

b) Los empleados o agentes del porteador perdieron el derecho a limitar su propia responsabilidad cuando los daños fueron causados por un acto de negligencia grave cometido por ellos.

*Restricción de las circunstancias en que se pierde el derecho a la limitación de responsabilidad*

3. La República Socialista Soviética de Bielorrusia, la República Socialista Soviética de Ucrania y la URSS propusieron que las palabras « o imprudentemente y con conocimiento de que probablemente ocurrirían tales daños » se suprimieran en :

a) La primera frase del artículo (República Socialista Soviética de Bielorrusia);

b) En las frases primera y segunda del artículo (República Socialista Soviética de Ucrania y URSS).

Se adujeron las siguientes razones para justificar esta propuesta :

i) « Imprudencia » tenía básicamente el mismo significado que « negligencia ». Como la responsabilidad del porteador en virtud del artículo 5 se basaba en la negligencia, el resultado en la práctica podría ser que el porteador perdiera el derecho a limitar su responsabilidad en cada caso que se demostrara que hubo negligencia (República Socialista Soviética de Ucrania y URSS);

ii) La retención de la frase « y con conocimiento de que probablemente ocurrirían tales daños » resultaría en la práctica en la pérdida, en muchos casos, del derecho del porteador a limitar su responsabilidad, ya que sería muy difícil para el porteador demostrar que no tenía conocimiento de la probabilidad del

daño (República Socialista Soviética de Bielorrusia y URSS). La frase crearía también varios problemas de interpretación (República Socialista Soviética de Ucrania).

*Otros comentarios*

4. El Canadá, el Reino Unido y la OCTI indicaron que este artículo establecía que el porteador y sus empleados o agentes perdían el derecho a limitar su responsabilidad cuando los « daños » fueran consecuencia de un acto u omisión del género especificado en el artículo cometidos por ellos. Como en virtud del párrafo 1 del artículo 5, el porteador no sólo era responsable del « daño » de las mercancías, sino también « de los perjuicios que resulten de la pérdida o el daño de las mercancías o de la demora en la entrega », se propuso armonizar ambos artículos sustituyendo la palabra « *damage* » cuando ésta aparecía en el texto inglés del artículo 8 por la expresión « *loss, damage and delay* » (Reino Unido) o « *loss, damage or expense* » (OCTI). La OCTI también sugirió que la palabra « *dommage* » en el texto francés del artículo 8 se sustituyera por « *préjudice* ».

5. El Canadá propuso que se volviera a redactar el artículo suprimiendo su segunda frase y modificando la primera frase a fin de disponer que tanto el porteador como sus empleados o agentes perdieran el derecho a limitar su responsabilidad si se demostraba que los daños fueron causados por un acto u omisión de la índole indicada en la primera frase cometidos por ellos.

6. La ICS y la IUMI aceptaron la formulación de este artículo relativa a las circunstancias en que los porteadores y sus empleados y agentes perdían el derecho a limitar su responsabilidad, es decir, cuando causaban el daño por un acto u omisión intencional o imprudente.

*Artículo 9. Carga sobre cubierta*

*Párrafo 1 del artículo 9*

1. Los comentarios sobre este párrafo se refirieron principalmente a la definición dada en el mismo de las circunstancias en las que el porteador estaba autorizado a transportar las mercancías sobre cubierta, y a la responsabilidad del porteador que transportara mercancías sobre cubierta con arreglo a dicha autorización.

2. El Canadá señaló que cabría esperar de los porteadores que establecieran tarifas de fletes más bajas u ofrecieran descuentos para la carga autorizada sobre cubierta y advirtió que los porteadores podrían dar trato preferencial a los cargadores grandes, por ejemplo al asignar espacio bajo cubierta.

*Autorización al porteador para transportar las mercancías sobre cubierta*

3. La ICS y la IUMI expresaron apoyo de las tres posibles fuentes de autorización al porteador para transportar mercancía sobre cubierta mencionadas en el párrafo. La IUMI opinó que el párrafo 1 bastaba para dar cabida a la práctica existente en materia de seguros según la cual no se hacía distinción entre los contenedores

transportados sobre cubierta o bajo cubierta. La ICS propuso que para mayor claridad se agregara la frase siguiente al final del texto actual del párrafo: « Se entenderá que el transporte marítimo en contenedores constituye un acuerdo de carga sobre cubierta ». La INSA señaló que era preciso aclarar si las tres fuentes de autorización al porteador mencionadas en este párrafo eran opciones independientes, de forma que cualquiera de ellas constituiría autorización suficiente para el porteador.

4. La República Democrática Alemana propuso que se cambiara este párrafo de forma que el transporte de mercancía sobre cubierta requiriera un acuerdo expreso del cargador y el porteador en este sentido en todos los casos, excepto cuando las mercancías fuesen transportadas en contenedores.

5. Hungría propuso que el significado del término « usos » se definiera más precisamente en este párrafo y señaló que en el contexto del transporte sobre cubierta a menudo se utilizaba el término « costumbre obligatoria ». La RSS de Bielorrusia, la RSS de Ucrania y la URSS propusieron que para aclarar cuáles eran « las normas o disposiciones legales » mencionadas en el párrafo 1, se agregara una expresión como « del país del puerto de carga » al final del párrafo.

*Responsabilidad del porteador por el transporte autorizado sobre cubierta*

6. El Canadá, Checoslovaquia, Hungría, el Japón y los Países Bajos propusieron que el artículo 9 se refiriera a la posible responsabilidad de los porteadores por pérdida, daños o demora en la entrega de las mercancías que hubieran transportado sobre cubierta con arreglo a las disposiciones del párrafo 1 del artículo 9. Señalaron que conforme a la presente redacción del artículo 9, la responsabilidad del porteador por el transporte autorizado sobre cubierta no era clara, particularmente teniendo en cuenta el párrafo 3 del artículo 9, que específicamente trataba de la responsabilidad del porteador por el transporte no autorizado sobre cubierta.

7. Checoslovaquia, Hungría y los Países Bajos propusieron que las normas generales de los artículos 5, 6 y 8 sobre la responsabilidad de los porteadores se aplicara también al transporte autorizado de mercancías sobre cubierta. Checoslovaquia señaló además que si se deseaba modificar la responsabilidad del porteador en el caso del transporte autorizado sobre cubierta, tal modificación debería establecerse claramente en el artículo 9.

8. El Japón propuso que se agregara una disposición al párrafo 19 del artículo 9, en la que se estableciera que en caso de transporte autorizado sobre cubierta el porteador estaba exento de responsabilidad por pérdida, daños o demora en la entrega que provinieran de los riesgos especiales inherentes al transporte sobre cubierta, si demostraba que la pérdida, los daños o la demora en la entrega podían atribuirse a esos riesgos especiales.

*Sugerencias de redacción*

9. El Canadá hizo una sugerencia en materia de redacción relativa al texto del párrafo 1 del artículo 9, y la OCTI otra relativa solamente al texto francés.

*Párrafo 2 del artículo 9*

10. La RSS de Bielorrusia y la URSS propusieron que en todos los casos en que se transportaran mercancías sobre cubierta mediante una autorización hecha con arreglo al párrafo 1 del artículo 9, el conocimiento de embarque debería indicar que las mercancías se transportaban sobre cubierta, dado que este hecho era de gran interés para cargadores y consignatarios. Señalaron que este requisito podía agregarse bien al artículo 9 o al artículo 15.

11. El Canadá expresó incertidumbre acerca del significado de la palabra « declaración » en el párrafo 2 del artículo 9, relativa a un acuerdo del cargador y el porteador de transportar las mercancías, pero suponía que no incluía las cláusulas impresas. El Canadá propuso que se suprimiera en ese párrafo la referencia a « otro documento que acredite el contrato de transporte », ya que dudaba de la aplicabilidad frente a terceros de una declaración en ese documento.

*Párrafo 3 del artículo 9*

12. El Canadá, Hungría, los Países Bajos, la RSS de Bielorrusia, la URSS y la IUMI señalaron que la redacción de este párrafo no era clara y, por consiguiente, debería modificarse.

13. A juicio de la RSS de Bielorrusia y de la URSS, esta modificación debería hacer que los artículos 6 y 8 sobre la limitación de la responsabilidad del porteador fuesen aplicables también a la responsabilidad del porteador por la pérdida, el daño o la demora en la entrega atribuibles exclusivamente al transporte no autorizado de mercancías sobre cubierta. Por otra parte, los Países Bajos propusieron que, además de las disposiciones generales sobre la limitación de la responsabilidad del porteador previstas en los artículos 6 y 8, este párrafo imponía una responsabilidad separada a los porteadores por la pérdida, el daño o la demora en la entrega resultantes de los riesgos especiales del transporte sobre cubierta en los casos en que el porteador careciese de autorización para transportar las mercancías sobre cubierta.

14. Hungría expresó su oposición a una interpretación o formulación del párrafo 3 del artículo 9 que eximiera al porteador de responsabilidad debida exclusivamente a los riesgos especiales de transportar la carga sobre cubierta. La IUMI declaró que las consecuencias jurídicas de que un porteador expidiera un conocimiento de embarque bajo cubierta y luego transportara las mercancías sobre cubierta serían inciertas, particularmente teniendo en cuenta el *common law* en materia de cambio de ruta.

*Párrafo 4 del artículo 9*

15. El Canadá, los Países Bajos y la ICS propusieron que se suprimiera este párrafo.

16. A juicio del Canadá y de los Países Bajos, el principio general del artículo 8 sobre la pérdida del derecho del porteador a limitar su responsabilidad bastaba para prever el caso en que las mercancías fuesen transportadas sobre cubierta, pese a existir un acuerdo expreso del cargador y el porteador de efectuar el transporte bajo cubierta.

17. La ICS señaló que no se justificaba la presunción de este párrafo según la cual « el transportar mercancías sobre cubierta contraviniendo el acuerdo expreso de transportarlas bajo cubierta » suponía siempre la intención o el grado de imprudencia requeridos en el artículo 8.

*Artículo 10. Responsabilidad del porteador contratante y del porteador efectivo*

*El artículo en su conjunto*

1. Hungría y la República Democrática Alemana aprobaron las disposiciones del artículo 10. Si bien aprobaba en particular las disposiciones relativas a la responsabilidad solidaria del porteador contratante y del porteador efectivo contenidas en este artículo, la República Democrática Alemana propuso que se aclararan más esas disposiciones.

2. Francia propuso que la expresión « porteador contratante », contenida en el título y en el texto del artículo, se sustituyera por el término « porteador », a fin de que el artículo se ajustara a la definición de « porteador » propuesta por Francia para el párrafo 1 del artículo 1<sup>38</sup>.

3. El Canadá hizo las observaciones siguientes :

a) Que las premisas formuladas para evaluar el proyecto de convenio le inducían a opinar que un convenio internacional sobre el transporte marítimo de mercancías no debería contener ninguna referencia a terceros en los que el porteador, con arreglo al derecho nacional de contratos, pudiera delegar algunas de sus obligaciones previstas en el contrato de transporte. En consecuencia, el Canadá propuso que se suprimiera el artículo;

b) Que incluso si se suprimía la referencia a la delegación del cumplimiento del transporte en el porteador efectivo, debería incluirse una disposición que hiciese personalmente responsable al porteador, aunque éste no hubiera efectuado personalmente todo el transporte o parte del mismo;

c) Que si, no obstante, se mantenía en el proyecto de convenio la referencia al porteador contratante o al porteador efectivo, las disposiciones de este artículo producirían los beneficios siguientes :

- i) Se simplificaría el recurso del cargador contra el porteador, ya que, según ese artículo, una parte (el porteador contratante) respondía de la totalidad del transporte;
- ii) Como consecuencia de i) *supra*, el porteador contratante probablemente llegaría a un rápido arreglo con el reclamante;
- iii) La indemnización que un porteador contratante, contra el que se hubiera presentado una reclamación, pudiera reclamar de un porteador efectivo probablemente se determinaría con más facilidad debido a la relación contractual directa entre ellos.

*Párrafo 1 del artículo 10*

4. Checoslovaquia y Hungría declararon que era preciso volver a considerar la relación existente entre este

<sup>38</sup> Para la definición de « porteador » propuesta por Francia, véase el párrafo 6 del examen relativo al párrafo 1 del artículo 1 *supra*.

párrafo y el párrafo 2 del artículo 11. Hungría declaró que los dos párrafos parecían estar en contradicción, y, por consiguiente, propuso que se suprimiera el párrafo 2 del artículo 11.

5. Los Países Bajos propusieron que se modificara el texto de la primera frase de este párrafo con objeto de ajustarlo a la definición de « porteador efectivo » como « naviero que transporta las mercancías » propuesta por los Países Bajos en relación con el párrafo 2 del artículo 1<sup>39</sup>. La frase modificada diría lo siguiente :

« 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. »

*Párrafo 2 del artículo 10*

6. Los Países Bajos sugirieron que, por las razones indicadas en el párrafo 5 *supra* en apoyo de su propuesta de modificar el texto del párrafo 1 de este artículo, se modificara el texto del párrafo 2 sustituyendo las palabras « del transporte realizado por él » por las palabras « el transporte realizado por su buque ».

*Párrafo 3 del artículo 10*

*Asunción voluntaria de obligaciones no impuestas por el Convenio*

7. Checoslovaquia y Francia señalaron que, cuando un porteador, en virtud de acuerdo especial con el cargador, hubiera asumido obligaciones no impuestas por el Convenio, éstas serían vinculatorias incluso si las mercancías fuesen transportadas por el porteador efectivo. Checoslovaquia propuso que el artículo exigiera al porteador que se asegurase de que el porteador efectivo había asumido también esas obligaciones adicionales. Francia propuso que el incumplimiento de tales obligaciones por el porteador efectivo llevara consigo la pérdida del derecho del porteador a limitar su responsabilidad y que, por consiguiente, se agregaran las siguientes palabras al final del párrafo 3 :

« 3. ... no obstante, seguirán afectando al porteador las obligaciones o la renuncia de derechos resultantes de tal acuerdo especial, cuyo incumplimiento se considerará como una acción y omisión del porteador en virtud del artículo 8. »

8. La IUMI señaló que el párrafo 3 preveía expresamente el caso en que el porteador contratante asumiera, mediante acuerdo especial con el cargador, obligaciones no impuestas por el Convenio. La IUMI propuso que el Convenio no tratara esta cuestión, que debería dejarse que se resolviera por contrato.

*Párrafo 4 del artículo 10*

9. Checoslovaquia propuso que se tomara en consideración la posibilidad de hacer extensiva la responsabilidad solidaria y mancomunada del porteador contratante

<sup>39</sup> Para la definición de « porteador efectivo » como el « naviero que transporta las mercancías » propuesta por los Países Bajos, véase el párrafo 13 del examen relativo al párrafo 2 del artículo 1 *supra*.

y el porteador efectivo a los casos en que no fuera posible determinar si la pérdida, el daño o la demora se produjeron durante el transporte realizado por el porteador contratante o el porteador efectivo.

### Artículo 11. Transporte directo

#### El artículo en su conjunto

1. En varias respuestas se expresaron reservas respecto del párrafo 2 de este artículo, que permitía al porteador contratante 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 » (Checoslovaquia, los Estados Unidos, Francia, Hungría y la República Democrática Alemana). Se señaló que el párrafo 2 del artículo 11 tal vez no estuviera en consonancia con el párrafo 1 del artículo 10, según el cual el porteador contratante seguía respondiendo de la totalidad del transporte.

2. El Canadá propuso que se suprimiera el artículo 11, porque estaba en contradicción con las disposiciones del artículo 10 y por los problemas prácticos inherentes a obtener jurisdicción sobre el porteador efectivo y a ejecutar los fallos contra ellos. El Canadá señaló que el problema que el artículo 11 trataba de resolver podía en cualquier caso solucionarse mediante contratos de transporte consecutivos que abarcaran las diferentes etapas previstas del transporte marítimo.

3. Los Países Bajos propusieron introducir la expresión « porteador sucesivo » para identificar a la persona a la que podía confiarse el cumplimiento de una parte del transporte, de conformidad con las disposiciones del párrafo 1 del artículo 11. Propusieron también el nuevo texto siguiente para el artículo 11, para distinguir al « porteador sucesivo » del « porteador efectivo » ya mencionado en el artículo 10 :

« 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 ».

4. Francia propuso que cuando apareciera en este artículo la expresión « porteador contratante » se sustituyera por « porteador », a fin de que el artículo se ajustara a la definición de « porteador » propuesta por Francia en el párrafo 1 del artículo 1 <sup>40</sup>.

<sup>40</sup> Para la definición de « porteador » propuesta por Francia, véase el párrafo 6 del examen relativo al párrafo 1 del artículo 1.

#### Párrafo 1 del artículo 11

5. La RSS de Bielorrusia y la URSS propusieron que se aclarara el alcance de este párrafo indicando que sólo era aplicable a los casos en que el contrato de transporte contuviera una estipulación expresa según la cual el porteador contratante estaría obligado a realizar únicamente una parte del transporte concretamente especificada y que las demás partes serían realizadas por uno o más porteadores efectivos. En consecuencia, la URSS propuso que el párrafo 1 del artículo 11 comenzara como sigue : « Cuando el contrato de transporte contenga una cláusula especial que disponga que el porteador contratante realizará únicamente una parte concretamente especificada del transporte previsto en el contrato, ... ».

#### Párrafo 2 del artículo 11

6. Los Estados Unidos, Francia, Hungría y la República Democrática Alemana propusieron la supresión de este párrafo, y Checoslovaquia sugirió que fuera examinado de nuevo, basándose en que el párrafo 2 del artículo 11 estaba en contradicción con la disposición del párrafo 1 del artículo 10, según la cual el porteador contratante respondía de la totalidad del transporte, incluso si todo el transporte o parte del mismo había sido confiado por él a uno o más porteadores efectivos <sup>41</sup>. Francia señaló que el permitir al porteador contratante que eludiera su responsabilidad de todo el transporte, estipulando simplemente en el contrato correspondiente que en realidad sólo realizaría parte del transporte, restaría todo valor al artículo 10.

7. Como variante menos conveniente que la supresión del párrafo 2 del artículo 11, los Estados Unidos propusieron que se enmendara este párrafo de forma que el porteador contratante sólo pudiera eludir su responsabilidad por la totalidad del transporte si el porteador efectivo que hubiera de realizar parte del transporte era designado en el contrato.

### PARTE III.—RESPONSABILIDAD DEL CARGADOR

#### Artículo 12. Norma general

1. El Japón propuso que este primer artículo dispusiera que el cargador estaba obligado a indemnizar al porteador por toda pérdida, daño o gasto causado al porteador por la falta de recepción de la carga por el consignatario dentro de un plazo razonable.

2. El Canadá observó que si el Convenio imponía al cargador la obligación prevista en la sexta premisa formulada por ese país para evaluar el proyecto de Convenio <sup>42</sup>, se oponía a la adición a este artículo de disposiciones detalladas acerca de la responsabilidad del cargador.

<sup>41</sup> Cabe señalar que el Canadá propuso la supresión de todo el artículo 11. (Véase el examen de la cuestión en el párrafo 2 *supra*.)

<sup>42</sup> Esta premisa dice : « 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 señaló que posiblemente el artículo 17, párrafo 1, recogía esta premisa.

3. La Asociación Internacional de Armadores señaló que la redacción de la norma relativa a la responsabilidad del cargador contenida en este artículo era distinta de la empleada en la norma relativa a la responsabilidad del porteador, contenida en el artículo 5, párrafo 1, en los dos aspectos siguientes :

a) El artículo 12 establecía en forma negativa que el cargador no respondería por pérdidas o daños sufridos por el porteador, el porteador efectivo o el buque salvo cuando se hubiera probado la « falta o negligencia » del cargador, sus empleados o agentes. Sin embargo, el artículo 5, párrafo 1, expresaba en forma positiva que el porteador era responsable de las pérdidas o daños sufridos por las mercancías, a menos que probara que no hubo negligencia de su parte. En consecuencia, la Asociación Internacional de Armadores propuso que la norma sobre la responsabilidad del cargador contenida en este artículo se formulara en la misma forma que la relativa a la responsabilidad del porteador contenida en el artículo 5, párrafo 1 ;

b) Según el artículo 12, el cargador podía librarse de responsabilidad si demostraba que no había habido « falta o negligencia » de su parte ni de parte de sus empleados o agentes. En especial, al demostrar la inexistencia de « falta o negligencia », el cargador no estaba obligado a identificar el evento particular que había causado la pérdida o daño al porteador. En cambio, según el artículo 5, párrafo 1, el porteador sólo podía librarse de responsabilidad si probaba que no había incurrido en negligencia en cuanto a tomar las medidas necesarias para evitar el evento particular que había causado la pérdida, daño o gasto y para prevenir las consecuencias de dicho evento; en otras palabras, tenía que identificar el hecho particular que había causado la pérdida o daño. Por estas razones, la Asociación Internacional de Armadores propuso que se redactara nuevamente el artículo 5, párrafo 1, a fin de adecuarlo al artículo 12 <sup>43</sup>.

4. El Canadá propuso que se modificara este artículo 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. »

*Artículo 13. Normas especiales sobre mercancías peligrosas*

*El artículo en su totalidad*

*Definición de la expresión « mercancías peligrosas »*

1. El Canadá y los Estados Unidos expresaron la opinión de que el Convenio debería contener una definición de la expresión « mercancías peligrosas ». El Canadá propuso que esa expresión se definiera en relación con la Convención de Londres para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1960.

<sup>43</sup> El nuevo proyecto de artículo 5, párrafo 1, propuesto por la Asociación Internacional de Armadores aparece en el párrafo 27 del comentario de ese artículo.

2. Los Estados Unidos propusieron la siguiente definición :

« 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. »

3. La Cámara Internacional de Navegación Marítima propuso que, a fin de proteger a los porteadores en los casos en que se embarcaban sustancias riesgosas o contaminantes sin que el cargador revelara su verdadera naturaleza, dichas sustancias fueran tratadas como mercancías peligrosas a los fines del artículo 13 <sup>44</sup>.

*Adiciones propuestas al artículo 13*

4. Los Países Bajos propusieron que este artículo incluyera disposiciones relativas al alcance y los límites de la responsabilidad de los porteadores efectivos (y los porteadores sucesivos <sup>45</sup>) en los casos en que el porteador contratante no revelara a estos otros porteadores la información que tuviera acerca de la peligrosidad de las mercancías o las precauciones que hubieran de tomarse.

5. La Asociación Internacional de Armadores propuso que se introdujeran disposiciones que definieran el derecho del porteador al pago del flete cuando hubiera dispuesto de las mercancías peligrosas antes de su llegada al puerto de destino, de conformidad con las disposiciones del artículo 13. La Asociación se pronunció por un sistema en virtud del cual el porteador, en los casos en que tuviera conocimiento del peligro en el momento de celebrar el contrato de transporte, sólo tendría derecho a la parte del flete que correspondiera a la distancia efectivamente recorrida por las mercancías antes de que se hubiese dispuesto de ellas; en los casos en que el porteador no tuviera ese conocimiento en el momento de contratar, tendría derecho a cobrar el flete en su totalidad. La Asociación señaló que esa distinción respecto del derecho del porteador a cobrar el flete se justificaba porque éste sólo podía asumir con conocimiento el riesgo derivado del transporte de las mercancías peligrosas y tomarlo en consideración al determinar el flete si sabía que las mercancías eran peligrosas.

6. El Reino Unido sugirió que se considerara la conveniencia de que el artículo hiciera referencia no sólo al « porteador », sino también al « porteador efectivo ».

*Párrafo 1 del artículo 13*

*Exigencia de que el cargador marque siempre las mercancías peligrosas como tales*

7. Finlandia, el Reino Unido y la Cámara Internacional de Navegación Marítima propusieron que se

<sup>44</sup> Para una nueva redacción del artículo 13, párrafo 1, preparada por la Cámara Internacional de Navegación Marítima, de acuerdo con esta propuesta, véase el párrafo 12 del examen del artículo 13, párrafo 1.

<sup>45</sup> Para la propuesta de los Países Bajos de introducir el concepto de « porteador sucesivo », véase el párrafo 3 del examen del artículo 11 en su totalidad.

modificara este párrafo a fin de imponer al cargador una obligación absoluta e incondicional de marcar las mercancías peligrosas como tales. Se sugirió que este objetivo podría lograrse suprimiendo las palabras « cuando sea posible » en la segunda oración del párrafo, que en todo caso eran difíciles de aplicar en la práctica.

8. Finlandia observó que, según los reglamentos de la OCMI relativos al transporte de mercancías peligrosas <sup>46</sup>, los cargadores tenían siempre la obligación de colocar etiquetas en las mercancías peligrosas a fin de indicar su carácter peligroso. El Reino Unido observó que debía dejarse que el derecho nacional aplicable resolviera los problemas planteados en los casos en que el cargador no marcaba las mercancías peligrosas como tales con el argumento de que en las circunstancias del caso no era físicamente posible o factible marcarlas.

9. El Canadá propuso que se suprimiera la segunda oración de este párrafo, relativa a la obligación del cargador de marcar las mercaderías peligrosas como tales, pues a su juicio el párrafo debía centrarse en la obligación del cargador de informar al porteador de las características peculiares de las mercancías peligrosas que pudiesen tener importancia para determinar la forma correcta de transportarlas <sup>47</sup>.

*Exigencia de que el cargador informe siempre al porteador de las precauciones que deban tomarse*

10. El Canadá y la Cámara Internacional de Navegación Marítima propusieron que el artículo 13, párrafo 1, exigiera que, en todos los casos, el cargador informara al porteador acerca de « las precauciones que deban adoptarse » cuando le entregara mercancías peligrosas. En consecuencia, propusieron que se suprimieran las palabras « en caso necesario » en la primera oración de este párrafo.

11. El Canadá destacó las incertidumbres a que daba lugar las palabras « en caso necesario » que aparecían en este párrafo; no estaba claro si la condición a que esas palabras sometían la obligación del cargador de informar al porteador acerca de las precauciones que debían adoptarse tenía que ver con el carácter del peligro, la experiencia del cargador, la experiencia del porteador o los usos del comercio. El Canadá propuso el siguiente texto para el artículo 13, párrafo 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. »

12. A fin de proteger a los porteadores contra los cargadores negligentes o deshonestos, la Cámara Internacional de Navegación Marítima propuso que el artículo 13, párrafo 1, se redactara en la siguiente forma :

<sup>46</sup> Código Internacional Marítimo de Mercancías Peligrosas de la OCMI.

<sup>47</sup> Para una nueva redacción del artículo 13, párrafo 1, sugerida por el Canadá y que incorpora esta propuesta, véase el párrafo 11 *infra*.

« 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. »

13. La Asociación Internacional de Armadores propuso que el párrafo se redactara en la forma que se indica a continuación para aclarar que se aplicaba también a los empleados y agentes del cargador :

« 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. »

*Sugerencia de redacción*

14. La OCTI hizo una sugerencia relativa a la redacción que afectaba solamente al texto francés del párrafo.

*Párrafo 2 del artículo 13*

*Imposición al cargador de la obligación de informar al porteador acerca de las precauciones que deben adoptarse*

15. Con objeto de armonizar el texto de este párrafo con el del párrafo 1 del artículo 13, los Estados Unidos, Filipinas y los Países Bajos propusieron que, para exonerarse de la responsabilidad por los daños o gastos atribuibles al transporte de mercancías peligrosas, el cargador estuviese obligado a indicar al porteador las precauciones necesarias que debían adoptarse en relación con el transporte de dichas mercancías. Se recordará que, en virtud del párrafo 1 del artículo 13, « el cargador informará [al porteador] de la naturaleza de las mercancías e indicará, en caso necesario, el carácter del peligro y las precauciones que deban adoptarse ».

16. Filipinas propuso que se modificasen las dos frases del párrafo 2; los Estados Unidos y los Países Bajos propusieron un nuevo texto para la segunda frase únicamente. Las propuestas iban encaminadas a lograr el resultado indicado en el párrafo 15 precedente. El contenido de esas propuestas era el siguiente :

a) Filipinas; nuevo texto para el párrafo 2 del artículo 13 :

« 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 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. »

b) Países Bajos; nuevo texto para el principio de la segunda frase del párrafo 2 del artículo 13 :

« 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 . . . »

c) Estados Unidos; nuevo texto para el principio de la segunda frase del párrafo 2 del artículo 13 :

« 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 . . . »

*El cargador sólo podrá deshacerse de las mercancías peligrosas si éstas llegan a constituir un peligro para el buque o el resto de la carga*

17. El Canadá y la INSA propusieron que el derecho que se confería al porteador en el párrafo 2 del artículo 13 a deshacerse de las mercancías peligrosas sin obligación de pagar indemnización se limitase a los casos en que tales mercancías llegasen a constituir de hecho un peligro para el buque, o a la restante carga o bienes. Los autores de estas propuestas señalaron que el párrafo 3 del artículo 13 ya contenía una restricción análoga con respecto a los casos en los que el porteador tuviese conocimiento de la naturaleza y carácter peligroso de las mercancías cuando accedió a transportarlas.

18. El Canadá propuso una nueva formulación del párrafo 2 del artículo 13, que permitiría al porteador deshacerse de las mercancías peligrosas cuando éstas pusieran en peligro vidas humanas o bienes, sin tener en cuenta el conocimiento de la naturaleza o carácter peligroso de estas mercancías por parte del porteador. Esta nueva formulación era del siguiente tenor :

« 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 »<sup>48</sup>.

19. La INSA propuso que, además de limitar el derecho del porteador a deshacerse de las mercancías peligrosas sin incurrir en responsabilidad a los casos en que esas mercancías entrañasen un peligro para el buque o la carga, se modificara el párrafo 2 del artículo 13 mediante la supresión de las palabras « según lo requieran las circunstancias » en la primera frase. En opinión de la INSA, debía dejarse al porteador la libre elección del modo de proteger el buque y la carga restante cuando se deshiciese de las mercancías que llegasen a constituir un peligro grave para el buque o la carga. La INSA estaba en desacuerdo con cualquier norma que exigiese que la forma de deshacerse de las mercancías peligrosas se ajustase a las circunstancias reales y objetivas del

caso, ya que el porteador, al actuar en una situación de urgencia, no siempre podía sopesar con detenimiento las medidas de protección que las circunstancias requerían.

#### *Sugerencias sobre el texto*

20. Los Estados Unidos hicieron una sugerencia sobre el texto de este párrafo.

#### *Párrafo 3 del artículo 13*

21. Paralelamente a su propuesta de modificar el párrafo 2 del artículo 13, Filipinas propuso la adición de las palabras « ni las precauciones que deban adoptarse » a la disposición contenida en el párrafo 3, en la que se describe el requisito del conocimiento necesario por parte del porteador para que surta efecto el párrafo 3. A fin de subrayar que el porteador disfrutaba únicamente de una inmunidad limitada en virtud del párrafo 3, dado que, cuando aceptó cargar las mercancías tenía conocimiento de que eran mercancías peligrosas, Filipinas propuso además que el porteador sólo pudiese deshacerse de esas mercancías valiéndose de la protección concedida en este párrafo si las mismas llegasen a constituir un peligro « real ». El párrafo 3 del artículo 13 tal como fue modificado por Filipinas dice lo siguiente :

« 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 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 .»

22. La INSA propuso que se suprimiese en este párrafo la frase « cuando las circunstancias lo requieran » por las razones que ya indicó cuando propuso que se suprimiese una frase análoga en el párrafo 2 del artículo 13<sup>49</sup>.

23. El Canadá propuso que se modificase el párrafo 3 del artículo 13, a fin de que en él se previese que ni el porteador, ni sus empleados o agentes, incurrirían en responsabilidad por deshacerse de mercancías peligrosas, a menos que la necesidad de desembarazarse de ellas fuese imputable al hecho de no haber observado las necesarias precauciones indicadas por el cargador, o a un acto u omisión del tipo contemplados en el artículo 8.

#### *Adición propuesta al capítulo III del proyecto de Convenio*

24. La INSA propuso que se añadiese al capítulo III del proyecto de Convenio una disposición que regulase las relaciones entre el porteador, el cargador y el consignatario, cuando este último no aceptase las mercancías en el puerto de descarga, y en la que se determinasen las consecuencias jurídicas de esta falta de aceptación. La INSA manifestó que esta disposición debía especificar que, cuando el consignatario no reclamase las mercancías o se negase a aceptar su entrega, el porteador, tras haber

<sup>48</sup> Cabe señalar que el Canadá propuso también una enmienda al párrafo 3 del artículo 13 en virtud de la cual se hacía responsable al porteador en algunos casos cuando descargase, destruyese o transformase en inofensivas mercancías peligrosas. Véase el examen del párrafo 3 del artículo 13 en el párrafo 23 *infra*.

<sup>49</sup> Véase el examen del párrafo 2 del artículo 13 en el párrafo 19 *supra*.

notificado al cargador, podía descargar la carga y colocarla en un almacén u otro lugar conveniente a riesgo y expensas del consignatario.

#### PARTE IV. DOCUMENTOS DE TRANSPORTE

##### *Artículo 14. Expedición del conocimiento de embarque* *El artículo en su totalidad*

1. Francia propuso que se sustituyese la expresión « porteador contratante », que aparecía en los párrafos 1 y 2, por « porteador », a fin de que el artículo se ajustase a la definición de « porteador » propuesta por Francia con respecto al párrafo 1 del artículo 1<sup>50</sup>.

##### *Párrafo 1 del artículo 14*

2. El Canadá propuso que se modificase este párrafo para que fuera del tenor siguiente :

« 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. La Cámara Internacional de Navegación Marítima (ICS) propuso que se sustituyeran las palabras « cuando el porteador contratante o el porteador efectivo reciba las mercancías y se haga cargo de ellas . . . » por « cuando el porteador reciba las mercancías bajo su custodia dentro de la zona portuaria . . . », con objeto de armonizar el contenido de este artículo con la modificación del párrafo 2 del artículo 4 propuesta por la ICS<sup>51</sup>.

##### *Párrafo 2 del artículo 14*

4. El Canadá propuso que se suprimiese la primera frase de este párrafo, toda vez que el inciso *j* del párrafo 1 del artículo 15 ya regulaba la cuestión contemplada en esta frase. El Canadá propuso que el párrafo 2 constase únicamente de la segunda frase, modificada como sigue :

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

##### *Artículo 15. Contenido del conocimiento de embarque* *El artículo en su totalidad*

###### *Lista detallada de los datos requeridos en el conocimiento de embarque*

1. La Cámara Internacional de Navegación Marítima propuso que se suprimiera el artículo 15 en su totalidad, porque, a su juicio, el contenido del conocimiento de embarque debía quedar librado a las necesidades del comercio, en constante mutación, y los cargadores y consignatarios estaban suficientemente protegidos por las disposiciones del artículo 16 del proyecto de Convenio.

<sup>50</sup> Para la definición de « porteador » propuesta por Francia, véase el párrafo 6 del examen del artículo 1.

<sup>51</sup> Véase el párrafo 8 del examen del artículo 4, párrafo 2.

Añadió que la aprobación del artículo 15 impondría limitaciones a la innovación en la documentación marítima y comercial.

2. El Japón opinó que era innecesaria la larga lista de datos que, según el párrafo 1 del artículo 15, debían aparecer en todo conocimiento de embarque, y que la práctica comercial vigente debía determinar el contenido de los conocimientos de embarque. La Unión Internacional de Seguros de Transportes sostuvo que el párrafo 1 del artículo 15 exigía que se incluyeran demasiados datos en los conocimientos de embarque, y sugirió que sólo se requiriesen los que fuesen necesarios desde el punto de vista comercial.

##### *Flexibilidad permitida en la documentación*

3. Los Estados Unidos eran partidarios de que se incluyera en el convenio una disposición en el sentido de que el conocimiento de embarque podría prepararse mediante computadoras o algún otro sistema de elaboración electrónica o automática de datos.

4. Cabe señalar que en su artículo III<sup>52</sup>, el Protocolo de Montreal N.º 4, que modifica el Convenio de Varsovia de 1929, permite que se sustituya la carta de porte aéreo corriente por « cualquier otro medio que dejare constancia de la información relativa al transporte que haya de efectuarse. »

##### *Párrafo 1 del artículo 15*

###### *Adiciones propuestas a la lista de datos requeridos en los conocimientos de embarque*

5. México, la República Socialista Soviética de Bielorrusia, la República Socialista Soviética de Ucrania y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas propusieron que se exigiera que el conocimiento de embarque contuviese una indicación adecuada siempre que las mercancías fuesen transportadas sobre cubierta. Se hizo notar que el conocimiento de la circunstancia de que las mercancías se transportaban sobre cubierta era importante para los cargadores y consignatarios, especialmente porque el artículo 9 del proyecto de Convenio establecía normas especiales relativas a la responsabilidad del porteador por el transporte de mercancías sobre cubierta. México propuso que el requisito de la indicación en el conocimiento de embarque de cualquier transporte de mercancías sobre cubierta se añadiese a este párrafo como inciso *m*; la República Socialista Soviética de Ucrania propuso que el requisito se insertase en el párrafo 2 del artículo 15, y la República Socialista Soviética de Bielorrusia y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas propusieron que figurase en el artículo 9 o en el artículo 15.

6. Checoslovaquia propuso que en el párrafo 1 del artículo 15 se requiriese que el conocimiento de embarque contuviese una indicación adecuada de que las mercancías se transportaban en contenedores, paletas o dispositivos similares de transporte.

<sup>52</sup> El texto del artículo III se reproduce en el comentario de la OACI que figura en el documento A/CN.9/109 (reproducido en el presente volumen, segunda parte, IV, 1 *supra*).

7. Filipinas propuso que se agregara un nuevo inciso *m* a este párrafo, en que se exigiere que en los conocimientos de embarque figurase la información siguiente : « El valor de factura o estimado de las mercancías ». Filipinas señaló que esa propuesta estaba relacionada con la enmienda sugerida al artículo 6 por ese país <sup>53</sup>.

*Enmienda propuesta al inciso a*

8. La República Federal de Alemania propuso que en el inciso *a* se diese al porteador la opción de incluir en el conocimiento de embarque ya sea « el número de bultos o de piezas » o « el peso de las mercancías ». Señaló que con frecuencia el porteador no podía verificar razonablemente el peso de las mercancías y que, en ese caso, con arreglo a la redacción actual del inciso *a*, el porteador no haría constar en el conocimiento de embarque ninguna anotación relativa al peso o incluiría el peso suministrado por el cargador acompañado, sin embargo, de una reserva con arreglo al párrafo 1 del artículo 16. La República Federal de Alemania señaló además que tanto la omisión de toda indicación en cuanto al peso en el conocimiento de embarque como la adición de una reserva autorizada con arreglo al párrafo 1 del artículo 16 podría « inhabilitar » el conocimiento de embarque a los fines de la carta de crédito.

*Enmienda propuesta al inciso b*

9. La Asociación Internacional de Armadores sugirió que, de aprobarse su propuesta de que se modificara la definición de « mercancías » en el párrafo 4 del artículo 1 a fin de excluir el embalaje que no fuera de contenedores <sup>54</sup>, se modificase el inciso *b* del artículo 15 a fin de que dijera : « el estado aparente de las mercancías o de su embalaje ». Explicó que el cambio tenía el propósito de aclarar que, en el caso de mercancías embaladas, el porteador sólo tenía la obligación de señalar el estado aparente del embalaje.

*Enmiendas propuestas al inciso f*

10. El Canadá y la Cámara Internacional de Navegación Marítima expresaron dudas respecto del inciso *f*, en virtud del cual el porteador debía indicar en el conocimiento de embarque « la fecha en la que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en ese puerto [el puerto de embarque] », y sugirieron que se suprimiera. El Canadá señaló la posibilidad de que el porteador tratase de reducir la duración del período de su responsabilidad dispuesto en el Convenio mediante la inserción de una fecha de recepción de las mercancías posterior a la fecha efectiva. La Cámara Internacional de Navegación Marítima señaló que el porteador no podría cumplir con esa disposición en el caso de una consignación recibida en varios días ni respecto de un conocimiento de embarque con la estampilla « embarcado ».

11. Fiji propuso que en el inciso *f* se exigiera también que el porteador indicase el lugar en que había recibido las mercancías, de manera que el inciso dijera :

« El puerto de carga según el contrato de transporte y la fecha y el lugar en que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en ese puerto. »

*Enmienda propuesta al inciso h*

12. La Cámara Internacional de Navegación Marítima observó que el inciso *h*, al implicar la posibilidad de que hubiera más de un conocimiento original, contradecía la tendencia actual de la práctica comercial respecto de la emisión de un solo original del conocimiento de embarque.

*Enmiendas propuestas al inciso j*

13. Los Estados Unidos y Filipinas opinaron que el inciso *j*, al permitir que el porteador firmase el conocimiento de embarque de una de las formas enumeradas en él sólo « si así lo permiten las leyes del país en que se expida el conocimiento de embarque », era indebidamente restrictivo. Filipinas propuso que se facultara al porteador para utilizar uno de los métodos enumerados respecto de la firma si así lo permitiesen « las leyes o los usos del país en que se expida el conocimiento de embarque ». Los Estados Unidos propusieron que se permitiese que el porteador firmara el conocimiento de embarque de una de las formas previstas en el inciso *j* « si no lo prohíben las leyes del país en que se expida el conocimiento de embarque ».

*Enmienda propuesta al inciso k*

14. La Cámara Internacional de Navegación Marítima señaló que el inciso *k* podría crear dificultades en la práctica en los casos de reventa de la carga.

*Propuesta supresión del inciso l*

15. Filipinas propuso que se suprimiera el inciso *l*, ya que sólo repetía la obligación prevista en el párrafo 3 del artículo 23 sobre la inclusión de una declaración en el conocimiento de embarque.

*Sugerencias sobre el texto*

16. Filipinas, Francia y la OCTI formularon sugerencias respecto del texto del párrafo 1 del artículo 15. La OCTI hizo sugerencias, que se aplicaban únicamente al texto francés, en cuanto a la cláusula introductoria del párrafo 1 del artículo 15 y al inciso *f*; Francia hizo sugerencias respecto del inciso *k* que también se aplicaban únicamente al texto francés. Filipinas formuló una sugerencia en relación con el texto del inciso *k*.

*Párrafo 2 del artículo 15*

17. La Cámara Internacional de Navegación Marítima propuso que se suprimieran las palabras « y se indicará la fecha o las fechas en que se ha efectuado la carga » que figuran al final de la primera oración del párrafo, ya que en el caso de un conocimiento de embarque con la estampilla « embarcado » no sería apropiado averiguar la fecha en que se efectuó la carga.

18. La República Socialista Soviética de Ucrania propuso que en el párrafo 2 del artículo 15 se exigiese

<sup>53</sup> Respecto de la enmienda al artículo 6 propuesta por Filipinas, véase el párrafo 31 del examen del artículo 6.

<sup>54</sup> Véase el párrafo 20 del examen del párrafo 4 del artículo 1.

al porteador que indicase en el conocimiento de embarque que las mercancías serían transportadas sobre cubierta <sup>65</sup>.

#### *Párrafo 3 del artículo 15*

19. Japón indicó que era necesario aclarar las consecuencias que tendría en virtud de este párrafo la omisión de uno o varios de los datos que el porteador tenía que incluir en el conocimiento de embarque de conformidad con las disposiciones del párrafo 1 del artículo 15.

20. Filipinas propuso que este párrafo incluyera, como sanción contra el porteador que extendiera un conocimiento sin todos los detalles exigidos en virtud de los párrafos 1 y 2 del artículo 15, una disposición denegando a dicho porteador el derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad del porteador prevista en el artículo 6. Filipinas propuso que se modificara el párrafo 3 del artículo 15 de manera que dijera lo siguiente :

« La omisión en el conocimiento de embarque de uno o varios de los datos a que se refiere el presente artículo no afectará a la validez del conocimiento pero privará al porteador de los beneficios previstos en el artículo 6. »

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

##### *El artículo en su totalidad*

1. Los Estados Unidos señalaron que el artículo era satisfactorio, a reserva de sus observaciones sobre el párrafo 1.

2. El Canadá indicó que, aunque el artículo preveía una sanción en caso de incumplimiento de las disposiciones de los incisos *b* y *k* del párrafo 1 del artículo 15, no era posible decidir si la sanción era suficiente debido a lo vago del texto del artículo.

##### *Párrafo 1 del artículo 16*

3. La República Socialista Soviética de Bielorrusia, la URSS y la INSA señalaron que este párrafo implicaba, aunque no lo disponía expresamente, que el porteador tenía derecho a formular una reserva al conocimiento de embarque respecto de aquellos detalles relativos a las mercancías de cuya exactitud tuviera motivos razonables para sospechar o careciera de medios razonables de verificar. En consecuencia, propusieron que el párrafo dispusiera claramente que el porteador tenía derecho a formular una reserva en tal caso.

4. Bélgica y la INSA señalaron que la obligación impuesta al porteador de hacer constar los motivos razonables por los que sospechaba que los datos del conocimiento de embarque eran inexactos y de hacer constar la falta de medios razonables de verificar esos datos no era conveniente por las razones siguientes :

*a)* Complicaría la documentación y demoraría el despacho de las mercancías (Bélgica);

*b)* El concepto de « motivos de sospecha » en cuyos términos se formulaba la obligación parecía adolecer de falta de claridad y sería difícil de aplicar en la práctica (INSA, citando el cuarto informe del Secretario General sobre responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga : A/CN.9/96/Add.1, párr. 37 \*);

*c)* A fin de cumplir esta obligación, los porteadores elaborarían en la práctica reservas tipo que incorporarían en los conocimientos de embarque. De este modo, el cargador que interpusiera una reclamación contra el porteador, además de tener que probar que la pérdida o daño ocurrió cuando las mercancías estaban a cargo del porteador, tendría que refutar las reservas y los motivos o inexactitudes señalados por el porteador (INSA).

5. Los Estados Unidos propusieron que se modificara el párrafo 1 a fin de aclarar que, en el caso de los datos contenidos en un conocimiento de embarque que acompañe al envío de mercancías en un contenedor sellado, la apertura y recuento del contenido del contenedor no se consideraría como un medio razonable de verificación de dichos datos. Propusieron que se modificara el texto del párrafo 1 de manera que dijera 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. »

6. Los Países Bajos propusieron que como a menudo se insertarían en los conocimientos reservas tales como la de « peso desconocido », ya que frecuentemente el porteador no tenía medios de verificar el peso indicado por el cargador, sería conveniente que una reserva previa tal como la de « peso desconocido » entrara en la categoría de las que se pueden hacer constar expresamente en el conocimiento de embarque en virtud del párrafo 1.

7. El Canadá señaló que las sanciones impuestas en virtud de este párrafo al porteador que incumplía sus disposiciones no eran claras.

##### *Sugerencias sobre el texto*

8. La OCTI hizo dos sugerencias relativas al texto francés de este párrafo.

##### *Párrafo 2 del artículo 16*

9. La INSA propuso que la frase « ... o de su embalaje » se agregara a continuación de las dos menciones

<sup>65</sup> Para las propuestas en el sentido de que debería exigirse que el conocimiento de embarque indicara que las mercancías serían transportadas sobre cubierta, véase el párrafo 5 del examen de los comentarios acerca del párrafo 1 del artículo 15.

\* Reproducido en el *Anuario de la CNUDMI*, vol. VI : 1975, segunda parte, IV, 2.

de la palabra « mercancías » en este párrafo. Indicó que esta adición concordaría el texto de este párrafo con la modificación propuesta por la INSA al texto del inciso *b* del párrafo 1 del artículo 15<sup>56</sup>.

#### *Párrafo 3 del artículo 16*

##### *Inciso b*

10. Francia y la INSA propusieron que se suprimieran en el inciso *b* las palabras « incluido un consignatario » por las razones siguientes :

*a)* Las palabras eran innecesarias (Francia e INSA), especialmente porque no era importante que el término « un tercero » abarcara en este inciso al último endosatario de un conocimiento de embarque « a la orden » o al porteador de un conocimiento de embarque al porteador (Francia);

*b)* En el caso de un conocimiento nominativo, el consignatario en él mencionado no podía considerarse como tercero, ya que podía ejercer los derechos del cargador sobre el conocimiento (Francia);

*c)* En caso de un conocimiento nominativo, el consignatario podría ser la misma persona que el cargador. No era conveniente conceder a dicho cargador-consignatario los derechos reconocidos a un « tercero » en virtud de este inciso (Francia).

En consecuencia, Francia propuso que se adoptara el texto siguiente, que figuraba en el párrafo 1 del artículo 1 del Protocolo de Bruselas de 1968 :

« Sin embargo, no será admisible la prueba en contrario cuando el conocimiento haya sido transferido a un tercero de buena fe. »

#### *Párrafo 4 del artículo 16*

11. El Japón, la ICS y la INSA propusieron que se suprimiera este párrafo. Se indicaron las siguientes razones para justificar la propuesta :

*a)* Las disposiciones del párrafo que privaban al porteador de su derecho de retención sobre la carga por el flete no pagado, por la única razón de que el conocimiento de embarque no indicaba que se había de pagar el flete, eran indebidamente severas (INSA);

*b)* La segunda frase del párrafo producía resultados insatisfactorios en ciertos casos, por ejemplo, cuando se expedía un conocimiento como recibo en virtud de una póliza de fletamento y no se mencionaba el flete por deseo expreso del fletador. Si posteriormente el fletador transfería dicho conocimiento a un tercero, sería razonable permitir que el porteador obtuviera el precio del flete de dicho tercero y ejerciera un derecho de retención sobre la carga por flete no pagado (ICS). La ICS propuso que se mantuviera la situación actual en que el porteador sólo perdía su derecho al flete mediante la nota de « flete pagado por anticipado » en el conocimiento de embarque.

##### *Sugerencias sobre el texto*

12. Filipinas formuló una sugerencia relativa al texto de este párrafo.

<sup>56</sup> Para la modificación propuesta por la INSA, véase el párrafo 9 del examen del inciso *b* del párrafo 1 del artículo 15.

#### *Párrafos 2, 3 y 4 del artículo 16*

13. El Canadá indicó que estos párrafos serían aceptables si el artículo dispusiera también que la expedición de un conocimiento por el porteador le obligaba a entregar las mercancías en la forma especificada en el conocimiento.

#### *Artículo 17. Garantías por parte del cargador*

##### *El artículo en su totalidad*

##### *Reglamentación de las cartas de garantía*

1. Los comentarios sobre este artículo se centraron primordialmente en la cuestión de si el proyecto de Convenio debía incluir disposiciones que regularan el uso de las « cartas de garantía » (también denominadas « cartas de indemnización »), otorgadas por los cargadores a los porteadores a fin de inducirlos a extender conocimientos « limpios ». El Canadá, los Estados Unidos, Hungría, el Japón, la URSS, el CMI y la IUMI expresaron su insatisfacción con el régimen establecido por el artículo 17 para regular los efectos jurídicos de esas cartas de garantía.

2. El Canadá, Hungría, el CMI y la IUMI propusieron que el Convenio no se ocupara de las cartas de garantía y que, por consiguiente, se suprimieran los párrafos 2, 3 y 4 de este artículo. El Canadá observó que como las cartas de garantía tenían por finalidad la expedición de conocimientos de embarque que podrían confundir a los tenedores subsiguientes de dichos conocimientos en cuanto a la condición de las mercancías, dichas cartas debían considerarse nulas en la mayoría de los casos por violar el orden público (*ordre public*). El CMI indicó que los párrafos 2, 3 y 4 podían considerarse como un reconocimiento jurídico de las cartas de garantía, mientras que Hungría y la IUMI señalaron que estas disposiciones acarrearían gran número de controversias. Hungría señaló además que el Convenio no podía excluir el derecho del cargador garantizado en otras normas internacionales a fin de asegurar que el porteador expidiera un conocimiento de embarque « limpio ».

3. El Japón y la URSS propusieron que se suprimieran los párrafos 3 y 4 del artículo 17. El Japón opinó que estos dos párrafos eran contrarios a la práctica comercial establecida relativa a las cartas de indemnización y haría más difícil que los cargadores obtuvieran financiación mediante cartas de crédito. La URSS sugirió que las cuestiones tratadas en el párrafo 3 del artículo 17 se dejaran al derecho interno, y que las que eran objeto del párrafo 4 se sometieran a la norma general del artículo 8 sobre la pérdida del derecho del porteador a la limitación de responsabilidad.

##### *Supresión de la frase « incluido un consignatario »*

4. Francia y la INSA propusieron la supresión de la frase « incluido un consignatario » en los párrafos 2, 3 y 4 del artículo 17<sup>57</sup>.

<sup>57</sup> Francia y la INSA sugirieron también que se suprimiera la frase « incluido un consignatario » en el texto del inciso *b* del párrafo 3 del artículo 16. Para las razones expuestas por Francia en apoyo de su propuesta de que se suprimiera esta frase, véase el párrafo 10 del examen del párrafo 3 del artículo 16.

*Párrafo 1 del artículo 17*

5. El Canadá señaló que la relación entre este párrafo y el párrafo 1 del artículo 16, sobre las reservas del porteador respecto del conocimiento, precisaba aclaración. El Canadá opinó que el párrafo 1 del artículo 17 se proponía regir la relación entre el porteador y el cargador, mientras que el párrafo 1 del artículo 16 se refería a las relaciones entre el porteador y el tenedor del conocimiento de embarque.

*Sugerencias sobre el texto*

6. El Reino Unido y la OCTI hicieron sugerencias relativas a los textos inglés y francés, respectivamente, del párrafo 1 del artículo 17.

*Párrafo 2 del artículo 17**Sugerencias sobre el texto*

7. Francia y la OCTI hicieron sugerencias que afectaban solamente al texto francés del párrafo 2 del artículo 17.

*Párrafo 3 del artículo 17*

8. Los Estados Unidos, el Japón, la RSS de Bielorrusia, la URSS, el CMI, la ISS y la INSA propusieron la supresión de este párrafo.

9. Se dieron las siguientes razones a favor de la supresión :

a) Debería dejarse que la ley nacional pertinente determinara la relación entre el cargador y el porteador que da una carta de garantía al cargador (los Estados Unidos, la RSS de Bielorrusia, la URSS y la INSA);

b) Las disposiciones del párrafo 3 eran injustas e indeseables puesto que colocaban al cargador que iniciaba el engaño de un tercero poseedor del conocimiento de embarque en mejor posición que el porteador (la INSA y el CMI); además, cuando el porteador expedía un conocimiento de embarque limpio basándose en una carta de garantía del cargador, podía suponerse que, en general, la intención era defraudar a un tercero que poseyera el conocimiento de embarque, de manera que en virtud de las disposiciones de este párrafo las cartas de garantía no serían válidas respecto de los cargadores (INSA);

c) El párrafo no protegía suficientemente a los consignatarios de una colusión fraudulenta entre el cargador y el porteador (los Estados Unidos);

d) El párrafo era contrario a la práctica comercial establecida y era probable que ocasionara problemas a los cargadores al tratar de obtener financiación a base de créditos documentarios (el Japón).

*Párrafo 4 del artículo 17*

10. El Japón, la RSS de Bielorrusia, la URSS, la ICS y la INSA propusieron que se suprimiera este párrafo.

11. La RSS de Bielorrusia, la URSS, la ICS y la INSA opinaron que el caso especial de que trata este párrafo ya estaba adecuadamente previsto por la regla general que figura en el artículo 8 relativo a la pérdida

por el porteador del derecho a la limitación de su responsabilidad de acuerdo con el Convenio. La ICS observó que el único caso previsto por el párrafo 4 del artículo 17 y no previsto por el artículo 8, se refería a la situación en la que el porteador era la víctima inocente de su empleado fraudulento.

12. El Japón observó que los párrafos 3 y 4 del artículo 17 eran contrarios a la práctica comercial establecida y ocasionarían dificultades a los cargadores al tratar de obtener financiación.

*Sugerencia de redacción*

13. La OCTI hizo una sugerencia acerca de la redacción que afectaba únicamente al texto francés del párrafo 4 del artículo 17.

*Artículo 18. Documentos distintos del conocimiento de embarque*

1. La República Democrática Alemana propuso que las disposiciones de ese artículo se aplicaran únicamente al caso en que un documento distinto del conocimiento de embarque se expidiese a petición del cargador, y propuso que se redactara de nuevo el artículo de la manera siguiente :

« 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. »

2. La República Democrática Alemana también propuso que, a fin de tener en cuenta las tendencias del transporte internacional, se completara el artículo mediante disposiciones que abarcaran el efecto jurídico de documentos distintos del conocimiento de embarque, de la manera siguiente :

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

» b) 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.

» c) 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. »

3. El Canadá propuso que se suprimiera este artículo porque :

a) Creaba incertidumbre acerca de la validez de los « otros documentos » previstos y de su situación con respecto al convenio; y

b) La cuestión tratada en este artículo ya era abarcada adecuadamente por el párrafo 3 del artículo 23.

4. La ICS propuso que, de no enmendarse el párrafo 2 del artículo 4 del proyecto de convenio tal como

había propuesto<sup>58</sup>, el artículo 18 se redactara de nuevo de la manera siguiente :

« Cuando un porteador expida un documento distinto de un conocimiento de embarque que constituya prueba 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. »

5. La INSA observó que la expedición de un documento que constituía prueba de la celebración de un contrato de transporte y el hecho de que el porteador se hiciera cargo de las mercancías en virtud de dicho contrato eran actos separados, y que la celebración de un contrato no constituía por sí misma prueba de que el porteador se hubiera hecho cargo de las mercancías. Por consiguiente, propuso que el alcance del artículo se limitara a casos en que el documento expedido constituyera prueba no sólo del contrato de transporte sino también de que el porteador se había hecho cargo de las mercancías, y propuso el siguiente texto modificado :

« 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. »

#### PARTE V. RECLAMACIONES Y ACCIONES

##### *Artículo 19. Aviso de pérdida, daños o demora*

###### *Párrafo 1 del artículo 19*

1. El Canadá y Finlandia manifestaron reservas acerca del requisito de que para beneficiarse de la presunción refutable establecida en este párrafo, el consignatario debía dar al porteador aviso por escrito de pérdida o daño « a más tardar en el momento de la entrega de las mercancías al consignatario ». Finlandia opinó que este plazo podía ser insuficiente para la protección adecuada de los intereses de los consignatarios.

2. El Canadá propuso que el párrafo 1 del artículo 19 se modificara de la manera siguiente, para dejar claro que se aplicaba únicamente cuando el porteador entregara las mercancías en una de las maneras indicadas en el párrafo 2 del artículo 4 :

« 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. »

<sup>58</sup> Para la enmienda al párrafo 2 del artículo 4, propuesta por la ICS, véase el análisis anterior del párrafo 2 del artículo 4 que figura en el párrafo 8.

3. Francia propuso la supresión de las palabras « en su caso » que figuraban al final de este párrafo, puesto que la presunción del estado de las mercancías cuando el porteador se hacía cargo de ellas únicamente podía surgir si se expedía realmente un documento de transporte que las describiera.

###### *Párrafo 2 del artículo 19*

4. Fiji, la RSS de Bielorrusia, la RSS de Ucrania y la URSS manifestaron su desacuerdo con la utilización de la palabra « entrega » para indicar el inicio del plazo en el cual el consignatario estaba obligado a dar al porteador aviso por escrito de pérdidas o daños no aparentes.

5. La RSS de Bielorrusia, la RSS de Ucrania y la URSS observaron que en los párrafos 5 y 1 del artículo 19 se utilizaba la expresión « entrega » de las mercancías al consignatario para indicar respectivamente el inicio y el final del plazo para dar aviso. Por consiguiente, propusieron que en el párrafo 2 del artículo 19 se sustituyera la frase « siguientes a la entrega » por la frase « siguientes a la entrega de las mercancías al consignatario ».

6. Fiji propuso que en el párrafo 2 del artículo 19 se indicara con mayor claridad que, en general, el consignatario debía dar el aviso por escrito que se exige en dicho párrafo dentro de los 10 días siguientes a su aceptación de las mercaderías del porteador. Fiji indicó que la única excepción a esta regla debía ser el caso en que, de conformidad con el inciso c del párrafo 2 del artículo 4, el porteador entregara las mercaderías a una autoridad portuaria o a un tercero.

7. Finlandia expresó la opinión de que el plazo de 10 días para dar aviso por escrito fijado en el párrafo 2 del artículo 19 podía ser insuficiente para la protección adecuada de los intereses de los consignatarios.

8. La INSA propuso que, a fin de evitar una posible ambigüedad, se introdujera una modificación para aclarar que en este párrafo la palabra « días » significa « días consecutivos ».

9. El Canadá indicó que las disposiciones del párrafo 2 del artículo 19 eran aceptables.

###### *Párrafo 3 del artículo 19*

10. El Canadá indicó que las disposiciones del párrafo 3 del artículo 19 eran aceptables.

###### *Párrafo 4 del artículo 19*

11. El Canadá indicó que las disposiciones del párrafo 4 del artículo 19 eran aceptables.

###### *Párrafo 5 del artículo 19*

12. El Canadá y Finlandia estuvieron de acuerdo con la disposición contenida en este párrafo que condiciona la responsabilidad de pagar indemnización por demora en la entrega a que el consignatario dé al porteador aviso por escrito « dentro de un plazo de veintidós días a partir del momento de la entrega de las mercancías al consignatario ».

13. La ICS, que no estaba de acuerdo con la disposición del proyecto de Convenio por la que se hacía

recaer sobre el porteador la responsabilidad por demora en la entrega<sup>59</sup>, sugirió que si se mantenía dicha responsabilidad debían añadirse las palabras « empleados o agentes » al final del párrafo 5.

14. La INSA propuso que, para evitar toda posible ambigüedad, debería incluirse una disposición por la que se aclarara que la palabra « días » contenida en este párrafo significaba « días consecutivos ».

#### *Párrafo 6 del artículo 19*

15. El Canadá propuso que se suprimiera este párrafo para evitar toda posible contradicción con las disposiciones contenidas en los párrafos 1 a 5 del artículo 19.

16. La RSS de Bielorrusia y la URSS propusieron que se modificara el párrafo 6 del artículo 19 a fin de que el oportuno aviso por escrito dado por el consignatario al porteador contratante también fuera válido con respecto a un porteador efectivo que hubiera efectuado parte del transporte.

#### *Artículo 20. Prescripción de las acciones*

##### *Artículo en su conjunto*

*Naturaleza de las reclamaciones que las disposiciones relativas a la prescripción de las acciones han de abarcar*

1. Los Estados Unidos propusieron que las disposiciones contenidas en el presente artículo sobre la prescripción de las acciones sólo deberían aplicarse a las reclamaciones contra el porteador por la pérdida o daños de la carga y no a las causas de acción no relacionadas con el transporte, ya que éstas quedaban fuera del ámbito de aplicación del Convenio y debían regirse por la ley nacional aplicable.

2. El Reino Unido propuso que las disposiciones contenidas en el presente artículo sobre la prescripción de las acciones no se aplicaran respecto de una reconvencción 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<sup>60</sup>.

3. El Japón propuso que las disposiciones contenidas en el presente artículo sobre la prescripción de las acciones abarcaran también las reclamaciones contra el porteador cuando éste, actuando de buena fe, entregara erróneamente la mercancía a cambio de una nota de garantía expedida por un banco.

##### *Sugerencia de redacción*

4. Los Estados Unidos propusieron que se examinaran los artículos 20 a 22 con miras a suprimir las contradicciones en la utilización de los términos en ellos contenidas.

<sup>59</sup> Para conocer la opinión de la ICS acerca de la imposición sobre el porteador de la responsabilidad por demora en la entrega, véase el análisis del artículo 5 en su conjunto contenido en los párrafos 13 y 14.

<sup>60</sup> Esta propuesta se ha incorporado en el nuevo texto propuesto por el Reino Unido para el artículo 24. El nuevo texto figura en el párrafo 2 del análisis de dicho artículo.

#### *Párrafo 1 del artículo 20*

##### *Duración del plazo de prescripción*

5. El Canadá, Francia, el Japón, los Países Bajos, el Reino Unido, los Estados Unidos, el CMI, la ICS, la INSA y la OCTI propusieron que el plazo de prescripción previsto en este párrafo fuera de un año. En apoyo de su propuesta dieron las siguientes razones :

a) Si en un caso determinado fuera necesario prorrogar el plazo de un año, por ejemplo, a fin de continuar las negociaciones entre las partes para el arreglo de la controversia, podría prorrogarse el plazo en virtud de lo dispuesto en el párrafo 3 (el CMI, la INSA y la OCTI);

b) No había suscitado problemas el plazo de un año vigente en virtud del párrafo 6 del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924 (Francia y el CMI);

c) Un plazo de un año facilitaría la rápida solución de las controversias, lo cual era conveniente en las relaciones comerciales (Francia y la ICS);

d) El plazo de un año era suficiente para que el propietario de la carga negociara un acuerdo con el porteador o iniciara procedimientos legales o arbitrales contra él (la INSA);

e) La adopción del plazo de un año armonizaría el presente Convenio con la Convención CMR y el Convenio CIM respecto del plazo de prescripción (la ICS y la OCTI);

f) La adopción de un plazo de prescripción superior a un año no proporcionaría garantía alguna de que los demandantes actuarían dentro de ese plazo más amplio (el CMI).

6. Austria, Hungría, México, el Níger, Sierra Leona y Suecia<sup>61</sup> propusieron que el plazo de prescripción previsto en este párrafo fuera de dos años. Dieron las siguientes razones :

a) Un plazo de dos años proporcionaba mayor protección a los cargadores (México);

b) La experiencia adquirida en relación con el plazo de un año vigente en la actualidad en virtud del párrafo 6 del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924, había demostrado que el plazo de un año con frecuencia era demasiado corto para celebrar negociaciones o iniciar un procedimiento legal (Suecia);

c) Aunque en virtud del párrafo 3 podía prorrogarse el plazo de un año, los propietarios de la carga y sus aseguradores algunas veces habían tenido dificultades para conseguir una prórroga en la forma prevista en dicho párrafo (Suecia);

d) La actual solución de establecer un plazo de un año, con la posibilidad de prorrogarlo, era insatisfactoria ya que las leyes nacionales diferían con respecto a la posibilidad de una prórroga y los tipos de prórroga autorizados (Hungría);

e) La adopción del plazo de dos años armonizaría el proyecto de convenio con el Convenio de Varsovia de 1929 en relación con el plazo de prescripción. El plazo

<sup>61</sup> Suecia expresó su preferencia a reserva de una nueva propuesta sobre las disposiciones relativas a la prescripción, que figura en el párrafo 7 *infra*.

de prescripción establecido en el Convenio de Varsovia tenía especial importancia debido a que existían ciertas similitudes entre el transporte marítimo y el transporte aéreo de mercancías, por ejemplo, las distancias del transporte (Hungria);

f) En virtud de lo dispuesto en el inciso *b* del párrafo que se examina, el plazo de prescripción podría empezar a correr transcurridos 90 días desde la fecha de celebración del contrato. Como el contrato podría haberse celebrado mucho antes de que comenzara el transporte, sería más satisfactorio un plazo de dos años que el de un año (Austria).

7. Suecia señaló que los efectos limitados que tiene el no dar aviso de la pérdida o los daños según se estipula en el párrafo 1 del artículo 19 del proyecto de convenio había llevado a veces a abusos por parte del propietario de la carga que no había informado a los porteadores de las reclamaciones hasta que el plazo de prescripción casi había terminado. En consecuencia, Suecia propuso que la adopción de un plazo de prescripción de dos años debería combinarse con otra disposición que exigiera que el propietario de la carga informara de sus reclamaciones a los porteadores dentro de un plazo inferior a dos años para poder conservar sus derechos de acción.

8. Nigeria propuso la adopción de un plazo de prescripción de dos años para iniciar un procedimiento legal.

#### *Incisos a y b*

9. El Canadá señaló que prefería la redacción del párrafo 6 del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924 a la redacción de los incisos *a* y *b* del párrafo 1. Sin embargo, señaló que el inciso *b* probablemente abarcaba un tipo de acción no comprendido por el párrafo 6 del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924, es decir, la falta de cumplimiento del contrato de transporte por parte del porteador al no hacerse cargo de las mercancías.

10. Austria señaló que, aunque el inciso *b* tenía por objeto abarcar el caso de pérdida total de la mercancía, no estaba clara la manera en que las palabras «... o, si no lo hubiere hecho, desde la fecha en que se celebró el contrato» podían aplicarse a un caso de pérdida total. Austria señaló que, si el porteador no se había hecho cargo de las mercancías, no podía haber pérdida total.

11. El Reino Unido señaló que en las circunstancias previstas en el inciso *b* 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.

#### *Párrafo 3 del artículo 20*

12. La RSS de Bielorrusia y la URSS propusieron que se modificara este párrafo, redactándolo de modo análogo al párrafo 2 del artículo 22 de la Convención sobre la prescripción en materia de compraventa internacional de mercaderías<sup>62</sup>.

<sup>62</sup> A/CONF.63/15. El párrafo 2 del artículo 22 de dicha Convención 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 ».

13. El CMI convino en la inclusión de una disposición que autorizara a las partes prorrogar el plazo de prescripción mediante acuerdo.

#### *Párrafo 4 del artículo 20*

14. El Canadá propuso que se suprimiera este párrafo de conformidad con sus propuestas de supresión del párrafo 2 del artículo 1<sup>63</sup> y el artículo 10<sup>64</sup>.

#### *Párrafo 5 del artículo 20*

15. Austria propuso la supresión de este párrafo por las siguientes razones :

a) La norma contenida en la segunda frase del párrafo que se examina, por la que se establece un plazo mínimo para ejercitar una acción de indemnización, podría ser incompatible con las obligaciones asumidas por un Estado en virtud de otros acuerdos internacionales. En consecuencia, debería suprimirse la segunda frase;

b) Si se suprimiera la segunda frase, la primera frase no haría sino reiterar algo sabido.

16. El CMI estuvo de acuerdo con el plazo mínimo establecido en este párrafo para ejercitar una acción de indemnización.

### *Artículo 21. Jurisdicción*

#### *El artículo en su conjunto*

##### *Propuestas de suprimir el artículo 21*

1. La RSS de Bielorrusia, la RSS de Ucrania y la URSS propusieron la supresión del artículo 21, por opinar que las cuestiones de jurisdicción deberían dejarse al derecho nacional. La URSS señaló que el artículo 21 creaba una incertidumbre para los demandados al dar una serie de opciones a los demandantes para seleccionar el foro, y que sus disposiciones podrían violar algunos acuerdos concertados entre Estados relativos a la jurisdicción sobre pleitos entre organizaciones de esos Estados.

2. La INSA propuso la supresión del artículo 21 para preservar la práctica internacional inveterada de resolver los problemas de jurisdicción mediante el acuerdo entre las partes sobre el foro apropiado. La INSA señaló que, en virtud del párrafo 1, al demandante se le daba la opción unilateral de elegir cualquiera de otros cuatro foros, incluso en los casos en que las partes hubieran convenido con antelación un foro determinado.

3. Por otra parte, el Canadá expresó su apoyo de las opciones dadas a los demandantes con arreglo a este artículo, y señaló que este artículo resolvería satisfactoriamente muchos conflictos jurisdiccionales entre diversos tribunales nacionales.

##### *Oposición a limitar la jurisdicción a los Estados contratantes*

4. Finlandia y Suecia propusieron que la jurisdicción no debería limitarse a los « Estados contratantes ».

<sup>63</sup> Con respecto a la propuesta del Canadá de suprimir el párrafo 2 del artículo 1, véase el análisis del párrafo 2 del artículo 1 que figura en el párrafo 12.

<sup>64</sup> En relación con la propuesta del Canadá de suprimir el artículo 10, véase el análisis del artículo 10 que figura en el párrafo 3 a.

Señalaron que tal limitación causaría problemas cuando sólo hubiera un número pequeño de países obligado por el Convenio, es decir, inmediatamente después de su entrada en vigor. Succia señaló también que si una acción se ejercía en un Estado no contratante, ese Estado podía hacer caso omiso de las disposiciones del artículo 21, particularmente si el contrato de transporte tenía alguna relación clara con ese Estado. En consecuencia, propuso que se suprimiera la palabra « contratante » cuando aparecía después de la palabra « Estado » en los párrafos 1, 2 *a* y 3 del artículo 21.

#### *Adición propuesta al artículo 21*

5. Austria sugirió que se tomara en consideración la posible adición al artículo 21 de disposiciones relativas al reconocimiento y aplicación de los fallos dictados por tribunales de Estados contratantes que tuvieran jurisdicción con arreglo a este artículo.

#### *Sugerencia de redacción*

6. Los Estados Unidos propusieron que se armonizara la terminología utilizada en los artículos 20, 21 y 22.

#### *Párrafo 1 del artículo 21*

*Dar opciones al demandante solamente si en el contrato de transporte no se designa el tribunal competente*

7. La República Democrática Alemana propuso que en general la jurisdicción sobre los litigios surgidos de un contrato de transporte se confiriera o bien al tribunal especificado en el contrato o bien al tribunal que tuviera jurisdicción sobre el litigio conforme a un acuerdo entre los Estados en que las partes tuvieran su residencia o establecimiento. En los casos en que no se aplicara la norma general anterior, la República Democrática Alemana propuso que al demandante se le diera la opción de elegir entre el tribunal del puerto de carga, del puerto de descarga o del establecimiento principal del porteador.

8. Como variante menos preferible a la supresión del artículo 21, la RSS de Bielorrusia y la URSS propusieron que las opciones para el demandante enumeradas en los incisos *a* a *d* del artículo 21 fuesen aplicables solamente si en el contrato de transporte no se había especificado el tribunal competente.

#### *Limitar las opciones dadas al demandante*

9. La ICS propuso que se suprimieran los incisos *b*, *c* y *d* del párrafo 1 o al menos dos de éstos incisos, ya que si se mantenían crearían una incertidumbre a los demandantes y conducirían a la búsqueda del foro más favorable.

#### *Propuesta relativa a la cláusula inicial del párrafo 1*

10. Los Países Bajos propusieron sustituir la frase « procedimiento judicial que se suscite en relación con el contrato de transporte » por la frase « procedimiento judicial que se suscite con arreglo al presente Convenio », a fin de aclarar que las controversias relativas a los fletes no estaban incluidas en el mismo.

11. El Japón propuso agregar una disposición al párrafo 1, en la que se especificara que cuando el deman-

dante estaba autorizado « a entablar la demanda en un Estado contratante », la acción tendría que ejercerse ante un tribunal que tuviera jurisdicción sobre el lugar descrito en el inciso correspondiente del párrafo 1, según el derecho procesal del Estado de que se trate.

#### *Propuestas relativas a incisos concretos*

12. Bélgica y la INSA observaron que el inciso *b* del párrafo 1 podría conducir a que se suscitara procedimientos judiciales ante tribunales situados lejos de los puertos de carga y descarga o del establecimiento principal del porteador. Bélgica mencionó la posibilidad de que, con arreglo al inciso *b* del párrafo 1, un porteador que celebrara un contrato de transporte a través de un representante, podría ser demandado en un lugar en el que simplemente tuviera un representante y, por consiguiente, no podría proteger debidamente sus intereses, y propuso que se modificara la redacción del inciso *b* del párrafo 1 siguiendo el modelo del artículo 17 del Convenio de Atenas de 1974<sup>65</sup>.

13. Los Estados Unidos propusieron el texto siguiente para el inciso *e* del párrafo 1 : « un lugar adicional que, con esta finalidad, pueda designarse en el contrato de transporte ».

#### *Párrafo 2 del artículo 21*

#### *Propuestas de suprimir el párrafo 2<sup>66</sup>*

14. Los Países Bajos propusieron suprimir este párrafo, basándose en que trataba cuestiones de derecho procesal que deberían dejarse que las resolviera el derecho nacional.

15. La INSA señaló que el párrafo 2 crearía dificultades tanto en los Estados que reconocían la inmunidad de soberanía de los buques de propiedad estatal como en los Estados cuyo derecho interno no permitía las acciones *in rem*.

#### *Alcance del párrafo 2*

16. El Reino Unido propuso que se ampliara el alcance de este párrafo con objeto de conferir jurisdicción también al tribunal de un Estado contratante que embargara legalmente a un buque de la misma empresa del buque que llevaba la carga.

17. El Canadá y el Reino Unido dudaban de que fuera correcto describir los tribunales que tienen jurisdicción con arreglo a la primera frase del inciso *a* del párrafo 2 como « los tribunales de cualquier puerto de un Estado contratante ». Señalaron que los tribunales nacionales no siempre tenían su jurisdicción limitada a una zona determinada del Estado y que, en cualquier caso, la jurisdicción de los tribunales rara vez estaba limitada a las zonas portuarias. El Canadá propuso que se modificara la redacción del inciso *a* del párrafo 2 de forma que cualquier tribunal

<sup>65</sup> La disposición correspondiente del párrafo 1 *d* del artículo 17 del Convenio de Atenas de 1974 dice lo siguiente : « un tribunal del Estado en que se concertó el contrato de transporte si el demandado tiene un establecimiento comercial en este Estado y está sujeto a su jurisdicción ».

<sup>66</sup> Cabe recordar que en varias respuestas se propuso la supresión del artículo 21 ; véase el análisis del artículo 21 en su conjunto *supra*, párrafos 1 y 2.

del Estado contratante que embargara legalmente al buque que transportaba la carga, adquiriera de esta forma jurisdicción. Por la misma razón, el Reino Unido propuso sustituir la descripción antes citada por las palabras « los tribunales del Estado contratante en cualquiera de cuyos puertos el buque ... ».

18. La URSS señaló que si se mantenía el párrafo 2 del artículo 21, debería aclararse que los buques de propiedad estatal estaban excluidos de su alcance.

*Suprimir la disposición del inciso a del párrafo 2 sobre el traslado obligatorio de las acciones*

19. Bélgica y la República Federal de Alemania propusieron suprimir la segunda frase del inciso a del párrafo 2 relativa al traslado obligatorio de las acciones iniciadas por el embargo legal del buque que efectúa el transporte, a solicitud del demandado siempre que se reunieran determinadas condiciones. Señalaron que esta disposición podía estar en contradicción con el artículo 7 del Convenio de Bruselas sobre el embargo de buques, de 1952, que no concede a los demandados la opción de trasladar una acción a otro tribunal. La República Federal de Alemania señaló también que, debido a las diferencias entre los derechos procesales nacionales, el traslado de las acciones entabladas de un Estado a otro Estado no era realizable.

*Otros comentarios relativos a la disposición del inciso a del párrafo 2 sobre el traslado obligatorio de acciones*

20. Austria señaló que la disposición de la segunda frase del inciso a del párrafo 2, que obligaba al demandante a trasladar una acción, debidamente iniciada por el embargo legal del buque que efectuaba el transporte, a solicitud del demandado si éste otorgaba una garantía satisfactoria, podía causar dificultades de procedimiento en algunos Estados.

21. Finlandia propuso agregar disposiciones que aclarasen el método que habían de seguir los demandantes para trasladar las acciones y el efecto de tales traslados en la prescripción de las acciones.

*Sugerencia de redacción*

22. La OCTI hizo una sugerencia en materia de redacción que afectaba solamente al texto francés del inciso 2 b.

*Párrafo 3 del artículo 21*

*Modificación del texto de la primera frase*

23. Los Países Bajos propusieron sustituir la frase « procedimiento judicial en relación con el contrato de transporte » por « procedimiento judicial en relación con el presente Convenio », a fin de aclarar que las controversias sobre el costo del flete no estaban incluidas.

24. Los Estados Unidos propusieron sustituir las palabras « párrafos 1 y 2 del presente artículo » por « párrafos 1 ó 2 del presente artículo ». Señalaron que el texto actual producía el resultado imprevisto de limitar la aplicabilidad de la disposición a los casos en que el buque que transportaba las mercancías había sido legalmente apresado.

*Norma sobre las posibles medidas provisionales o cautelares*

25. Filipinas propuso la supresión de la segunda frase del párrafo 3 sobre las posibles medidas provisionales o cautelares adoptadas por los tribunales distintos al que tuviera jurisdicción sobre la acción de conformidad con los párrafos 1 ó 2 del artículo. Filipinas señaló que esta disposición podía conducir a la expedición de órdenes conflictivas por tribunales de distintos Estados contratantes.

26. El Canadá, aunque señaló que no tenía objeciones a la medida de protección complementaria concedida a los demandantes en virtud de la segunda frase del párrafo 3, indicó que el ámbito de las « medidas provisionales y cautelares » allí mencionadas era incierto, y que esta disposición tal vez fuera incompatible con el párrafo 4 del artículo 21, destinado a eliminar múltiples litigios entre las mismas partes por las mismas causas.

*Párrafo 4 del artículo 21*

27. El Canadá propuso que se suprimiera este párrafo ya que implicaba cuestiones que eran de la competencia de la legislación nacional aplicable. Además, el párrafo podía crear dificultades para los demandantes si no era posible obtener garantías suficientes en ninguna jurisdicción.

28. Los Estados Unidos propusieron que las palabras « párrafos 1 y 2 del presente artículo », que figuraban en el inciso a del párrafo 4, se sustituyeran por « párrafos 1 ó 2 del presente artículo ». Los Estados Unidos indicaron que el texto actual tenía el resultado imprevisto de limitar la aplicabilidad del inciso a del párrafo 4 a los casos en que el buque que transportaba las mercancías había sido legalmente apresado.

*Párrafo 5 del artículo 21*

29. El Canadá propuso la supresión de este párrafo ya que se refería a cuestiones que debían dejarse a la legislación nacional aplicable. Hizo observar que podía ser imposible aplicar esta disposición debido a la existencia de leyes nacionales sobre la jurisdicción que no permitían una modificación por acuerdo entre las partes.

*Artículo 22. Arbitraje*

*El artículo en su totalidad*

1. La RSS de Bielorrusia, la RSS de Ucrania, la URSS y la INSA propusieron la supresión de este artículo<sup>67</sup>. Señalaron que el párrafo 1 concedía un número excesivo de opciones al demandante en relación con el lugar en el que podía incoar procedimientos arbitrales. En consecuencia, la retención de este artículo conduciría a un menor uso de las cláusulas de arbitraje en los conocimientos y a que se recurriera al arbitraje para la solución de controversias sobre el transporte marítimo de mercancías. Ese menor uso no sería conveniente ya que el arbitraje era un procedimiento más sencillo, más rápido y menos costoso que los procedimientos judiciales.

<sup>67</sup> La URSS y la INSA indicaron que algunos de sus comentarios al artículo 21 eran también aplicables al artículo 22.

2. Como alternativa a la supresión de este artículo, la RSS de Ucrania y la URSS propusieron que fuera modificado para prever que las opciones ofrecidas al demandante en cuanto al lugar del procedimiento arbitral se sujetarían a las condiciones contenidas en una cláusula o acuerdo de arbitraje que acompañara a un contrato de transporte.

3. El Canadá indicó que este artículo era aceptable pero que debía complementarse con disposiciones que trataran de los temas siguientes :

a) Si la incoación de procedimientos judiciales constituía una renuncia absoluta del derecho a incoar procedimientos arbitrales; y

b) Si se iba a permitir el recurso a los tribunales para obtener garantías con anterioridad a la incoación de procedimientos arbitrales.

*Otorgamiento de opciones al demandante sólo si no se especifica ningún lugar en el contrato de transporte*

4. La República Democrática Alemana propuso que el lugar en que podían incoarse procedimientos arbitrales debía determinarse de conformidad con las propuestas que había formulado para determinar el tribunal competente ante el cual se podían incoar procedimientos judiciales, es decir, debía ser el lugar especificado en el contrato de transporte, o el lugar —determinado de conformidad con un acuerdo entre los Estados— en que las partes tuvieran su residencia o establecimiento. Cuando no se aplicara la norma anterior, sólo debía darse al demandante la opción de elegir entre el puerto de carga, el puerto de descarga y el establecimiento principal del porteador.

*Párrafo 2 del artículo 22*

5. Bélgica indicó que el apartado iii) del inciso *a* podía conducir a la incoación de procedimientos arbitrales en sitios alejados de los puertos de carga y de descarga o el establecimiento principal del porteador. Bélgica mencionó la posibilidad de que, en virtud del apartado iii) del inciso *a*, un porteador que hubiera concertado un contrato de transporte por conducto de una agencia se viera obligado a aceptar un arbitraje en un lugar en el que tuviera simplemente una sucursal y, por consiguiente, no pudiera proteger debidamente sus intereses. Bélgica propuso que el apartado iii) del inciso *a* se modificara en consonancia con el modelo del artículo 17 del Convenio de Atenas de 1974 <sup>68</sup>.

6. Los Estados Unidos propusieron que se modificara el inciso *b* para que dijera lo siguiente :

«Cualquier otro lugar adicional que se designe a esos efectos en la cláusula o acuerdo de arbitraje.»

*Párrafo 4 del artículo 22*

7. Sierra Leona propuso que se suprimiera este párrafo, aduciendo que el Convenio no debía interferir con un acuerdo entre las partes, anterior a una controversia, en cuanto al procedimiento de arbitraje.

<sup>68</sup> La disposición pertinente del inciso *d* del párrafo 1 del artículo 17 de ese Convenio se reproduce en el párrafo 12 del examen del artículo 21, nota 1.

*Sugerencias sobre el texto*

8. Los Estados Unidos propusieron que se armonizara la terminología utilizada en los artículos 20, 21 y 22.

PARTE VI. ESTIPULACIONES QUE SE APARTAN DEL CONVENIO

*Artículo 23. Estipulaciones contractuales*

*Párrafo 1 del artículo 23*

1. Sierra Leona propuso que se suprimiera este párrafo ya que debía permitirse a las partes en un contrato de transporte excluir mediante un acuerdo algunas o todas las disposiciones del Convenio <sup>69</sup>.

2. El Canadá propuso que se suprimiera la última frase de este párrafo relativa a la «cláusula por la que se ceda el beneficio del seguro». Indicó el peligro inherente en dar un solo ejemplo de los casos abarcados por las disposiciones generales contenidas en las dos primeras frases del párrafo.

3. Francia propuso que se sustituyeran las palabras «cualquier otro documento que acredite el contrato», en la primera frase del párrafo 1, por «cualquier otro documento relacionado con el transporte» a fin de evitar una posible superposición en el ámbito de los términos utilizados en dicha frase.

*Párrafo 2 del artículo 23*

4. El Canadá señaló que no tenía objeciones que formular a este párrafo en el supuesto de que su ámbito se limitaría a proporcionar al porteador los beneficios de una oportunidad económica o comercial.

*Párrafo 3 del artículo 23*

5. El Japón y la ICS opinaban que este párrafo era innecesario y, en consecuencia, propusieron que se suprimiera. Empero, el Canadá señaló que encontraba aceptable el párrafo.

6. Sierra Leona propuso que este párrafo se complementara con una disposición que estableciera claramente que el Convenio se aplicaba a cualquier conocimiento de embarque que no hiciera referencia al Convenio ni contuviera estipulaciones que se apartaran de las disposiciones de éste.

*Párrafo 4 del artículo 23*

7. El Canadá y el Japón propusieron que se suprimiera este párrafo. El Japón señaló que sus disposiciones no tendrían ninguna utilidad práctica.

8. El Canadá señaló que la segunda versión de este párrafo, que daba al demandante la facultad de recuperar los gastos que hubiese realizado para ejercer los derechos que le confería el párrafo 4, planteaba los siguientes problemas :

a) No estaba claro cuál era el alcance de los gastos que el demandante tenía derecho a recuperar;

<sup>69</sup> Para propuestas análogas de excluir ciertos contratos del ámbito de aplicación del Convenio, véanse los párrafos 7 a 14 del examen del artículo 2.

b) En muchos casos la disposición según la cual los gastos se determinarían « con arreglo al derecho del tribunal que conozca del caso » impedirían que se recuperaran dichos gastos porque, según varios derechos nacionales, las costas judiciales no podían ser recuperadas por los demandantes aunque ganasen el juicio;

c) La disposición parecía prever la posibilidad de que el porteador insertara deliberadamente cláusulas nulas en los conocimientos de embarque y sólo establecía una sanción limitada para ello, la cual, por otra parte, sólo se aplicaba si el cargador o consignatario ejercían acciones judiciales;

d) La disposición parecía violar el derecho de los tribunales nacionales a adjudicar las costas.

Por estas razones, el Canadá propuso que se suprimiera el párrafo 4.

#### Artículo 24. *Avería gruesa*

1. Bélgica y los Países Bajos propusieron que se modificara este artículo para que no invalidara la Regla D de las Reglas de York y Amberes. Los Países Bajos propusieron el siguiente texto :

« 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. »

2. El Japón señaló que el efecto combinado de la segunda frase de este artículo y el párrafo 1 del artículo 5 sería socavar el principio fundamental de la avería gruesa pues permitiría que la parte con un interés en la carga reclamara del porteador su contribución a la avería gruesa cuando ésta se produjera como consecuencia de un error náutico. Por ello, el Japón propuso que se examinara de nuevo esa segunda frase.

3. El Reino Unido indicó <sup>70</sup> que este artículo debía modificarse por las siguientes razones :

a) Un método mediante el cual la parte con interés en la carga podría oponerse a contribuir a la avería gruesa sería interponer una « excepción de equidad » a fin de que el porteador no se beneficiara por el daño que hubiera causado, aprovechándose de la contribución a la avería gruesa de dicha parte. Este método de proteger

<sup>70</sup> La propuesta del Reino Unido relativa al efecto de las disposiciones sobre prescripción (artículo 20) respecto de ciertas reclamaciones por avería gruesa ya ha sido mencionada en el párrafo 2 del examen del artículo 20. La propuesta del Reino Unido de que el artículo 6 no se aplique a las reclamaciones por la carga respecto de la contribución a la avería gruesa y el salvamento ha sido mencionada anteriormente en el párrafo 35 del examen del artículo 6. El nuevo texto propuesto por el Reino Unido para el artículo 24, que aparece en el párrafo 3, recoge también las propuestas precedentes relativas a los artículos 6 y 20.

los intereses del propietario de la carga no se reflejaba en el texto actual del artículo 24 y, en consecuencia, podía, por inferencia, quedar excluido;

b) El artículo no tenía en cuenta el hecho de que :

i) Las « disposiciones relativas a la avería gruesa contenidas en el contrato de transporte o en las leyes nacionales » a que se aplicaba el Convenio no se relacionaban con el principio de la avería gruesa sino con el *ajuste* de ella; y

ii) Las mismas disposiciones deberían aplicarse a las reclamaciones en caso de salvamento.

El Reino Unido propuso el siguiente texto :

#### « *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.

» A excepción de los artículos 6 y 20, las normas del presente 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. »

4. El Reino Unido propuso también que, como este artículo no se apartaba del Convenio, convenía sacarlo del capítulo VI del proyecto (« Estipulaciones que se apartan del Convenio ») y ubicarlo en el capítulo II (« Responsabilidad del porteador »), ya fuera como parte del artículo 5, o preferiblemente, como artículo separado.

5. El Canadá señaló que :

a) Un convenio sobre transporte marítimo de mercancías no debía atribuir a la avería gruesa un rango superior al que había venido teniendo en el derecho privado, y el artículo 24 se lo daría;

b) Con su texto actual, el artículo no bastaba para proteger la contribución del propietario de la carga a la avería gruesa cuando no se hubiera producido pérdida o daño de las mercancías y, si bien sólo indicaba que tal vez incumbiera al porteador la obligación de indemnizar al propietario de la carga, no limitaba la cuantía con que el porteador indemnizaría al propietario;

c) Si bien se estimaba en el Canadá que no había dificultades con el texto actual del artículo 5 del Convenio de Bruselas de 1924 <sup>71</sup>, la inclusión de la segunda frase del artículo 24 parecía haber sido motivada por la opinión contraria.

#### Artículo 25. *Otros convenios*

##### *Párrafo 1 del artículo 25*

1. Filipinas propuso que se suprimiera este párrafo porque, a su juicio, sólo este Convenio debía regir el transporte marítimo de mercancías. De otro modo,

<sup>71</sup> La parte pertinente del artículo 5 del Convenio de Bruselas de 1924 dice lo siguiente :

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

Filipinas sugería que se limitara el alcance del párrafo, agregando al final las palabras « que no se opongan a las disposiciones del Convenio ».

2. El Canadá se oponía a la disposición contenida en el párrafo según la cual se subordinaba el Convenio a las disposiciones en contrario de otros convenios internacionales relativos a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima.

#### *Nuevo párrafo 1 bis propuesto*

3. El Reino Unido propuso que se agregara un nuevo párrafo al artículo 25, que estableciera que no se impondría ninguna responsabilidad conforme al Convenio cuando el transporte estuviera sujeto a las disposiciones del Convenio de Atenas de 1974. El Reino Unido señaló que este último Convenio se aplicaba al equipaje que iba con los pasajeros.

#### *Párrafo 2 del artículo 25*

4. El Canadá señaló que las disposiciones de este párrafo eran aceptables.

5. La Cámara Internacional de Navegación Marítima propuso que se agregara a los convenios mencionados en los incisos *a* y *b* del párrafo 2, la Convención relativa a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares, firmada en Bruselas en 1971.

6. Austria propuso que se suprimieran las palabras « 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 », que aparecían en el inciso *b* del párrafo 2. Señaló que bastaba con disponer que el explotador de una instalación nuclear fuera responsable con arreglo al derecho nacional aplicable, pues la comparación que exigía el inciso *b* del párrafo 2 resultaba imposible en algunos casos y, de todos modos, las disposiciones de la legislación nacional eran siempre más favorables al demandante que las disposiciones del proyecto de convenio o de los convenios internacionales a que se hacía referencia en el párrafo 2.

#### *Sugerencia sobre el texto*

7. Francia hizo una sugerencia que afectaba exclusivamente al texto francés del inciso *a* del párrafo 2.

### **5. Informe del Secretario General : proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías; proyecto de disposiciones relativas a la aplicación, reservas y otras cláusulas finales (A/CN.9/115)\***

#### ÍNDICE

	<i>Página</i>
INTRODUCCIÓN . . . . .	333
PROYECTO DE ARTÍCULOS . . . . .	334
Artículo [ ]. Depositario . . . . .	334
[Artículo [ ]. Aplicación] . . . . .	334
Artículo [ ]. Fecha de aplicación . . . . .	334
Artículo [ ]. Firma, ratificación, [aceptación, aprobación,] adhesión . . . . .	334
Artículo [ ]. Reservas . . . . .	334
Artículo [ ]. Entrada en vigor . . . . .	335
Artículo [ ]. Denuncia . . . . .	336

#### **Introducción**

1. En el octavo período de sesiones (10 a 21 de febrero de 1975) del Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo en el que se adoptó el texto del Proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías, el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que preparara un proyecto de cláusulas finales para que lo examinara la Comisión en su noveno período de sesiones. El presente informe se ha preparado en respuesta a esa petición.

2. Se observará que según el artículo sobre la « entrada en vigor », ésta depende de que Estados con un tonelaje determinado de transporte marítimo pasen a ser Estados contratantes, y la cantidad de tonelaje de un Estado

contratante se determina mediante referencia a ciertos cuadros estadísticos contenidos en el Registro de Transporte Marítimo de Lloyd (Lloyd's Register of Shipping). La Secretaría ha preguntado al Registro de Transporte Marítimo de Lloyd sobre el método usado para compilar estos cuadros, su formato y la fecha de publicación del Registro, y ha recibido la información siguiente :

*a)* Los cuadros estadísticos se basan principalmente en los datos anotados en los registros de los buques, y se complementan con cualesquiera datos publicados sobre buques pequeños. Los datos se guardan en una computadora y se actualizan diariamente. Se recogen datos de todas las fuentes fidedignas conocidas, incluidas las autoridades gubernamentales, los armadores y los astilleros. Los datos se examinan y evalúan para asegurar su exactitud.

\* 1.º de marzo de 1976.