

IV. REGLAMENTACIÓN INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

Informe del Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo sobre la labor realizada en su tercer período de sesiones, celebrado en Ginebra del 31 de enero al 11 de febrero de 1972 (A/CN.9/63* y Add.1)**

ÍNDICE

	<i>Párrafos</i>		<i>Párrafos</i>
INTRODUCCIÓN	1-10	A. Problemas y temas	7-9
I. PERÍODO DURANTE EL CUAL EL PORTEADOR ES RESPONSABLE (ANTES Y DURANTE LA CARGA; DURANTE LA DESCARGA Y DESPUÉS DE ÉSTA)	11-21	B. El marco real : funcionamiento práctico de los puertos.	10-21
Informe del Grupo de Redacción : período durante el cual el porteador es responsable.	14	C. Aplicabilidad de las Reglas de La Haya con respecto a la responsabilidad del porteador durante la carga y la descarga : posible aclaración	22-27
Examen del informe del Grupo de Redacción.	15-21	1. Ambigüedad de las Reglas de La Haya	22-25
II. RESPONSABILIDAD POR CARGAS SOBRE CUBIERTA Y ANIMALES VIVOS.	22-34	2. Posible aclaración con respecto a la carga y descarga	26-27
A. Carga transportada sobre cubierta.	23-29	D. Responsabilidad del porteador antes de la carga y después de la descarga	28-41
Informe del Grupo de Redacción : cargas sobre cubierta	25	1. Introducción	28-29
Examen del informe del Grupo de Redacción.	26-29	2. Comparación con otras convenciones de transporte y la legislación nacional moderna	30-41
B. Animales vivos	30-34	Parte II. Responsabilidad por cargas sobre cubierta y animales vivos	42-74
III. CLÁUSULAS DE LOS CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE POR LAS QUE SE LIMITA A UN FORO DETERMINADO LA JURISDICCIÓN POR RECLAMACIONES.	35-57	A. Introducción	42-44
Cláusulas de elección de foro	35	B. Carga transportada sobre cubierta.	45-66
Informe del Grupo de Redacción : cláusulas de jurisdicción, elección de foro	39	1. Análisis de las leyes y prácticas pertinentes	45-51
Examen del informe del Grupo de Redacción.	40-49	a) Prácticas	45-47
Cláusulas de arbitraje.	50-57	b) La Convención Internacional (Reglas de La Haya)	48-51
IV. PLANTEAMIENTOS DE LAS DECISIONES BÁSICAS EN LA POLÍTICA DE LA DISTRIBUCIÓN DE LOS RIESGOS ENTRE EL PROPIETARIO DE LA CARGA Y EL PORTEADOR.	51-78	i) Significado de la expresión « transporte sobre cubierta »	49
LABOR FUTURA.	72-76	ii) Condiciones para excluir de las Reglas a la carga sobre cubierta : validez de las cláusulas de exoneración de responsabilidad	50-51
<i>Anexo</i>		2. Sugerencias sobre posibles soluciones	52-66
<i>Responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga — Conocimientos de embarque : informe del Secretario General</i>		a) La aplicación de las Reglas a toda carga transportada sobre cubierta	53-60
INTRODUCCIÓN	1-6	b) Enmienda de las Reglas de La Haya para que sean aplicables a los contenedores transportados sobre cubierta	61-64
Parte I. Período durante el cual el porteador es responsable (antes y durante la carga; durante la descarga y después de ésta)	7-41	c) Enmienda para aclarar lo que constituye la carga « sobre cubierta » excluida de las Reglas.	65-66

* 29 de febrero de 1972.
** 17 de marzo de 1972.

ÍNDICE (continuación)

	Párrafos		Párrafo.
C. Responsabilidad por animales vivos . . .	67-74	Parte IV. Planteamientos de las decisiones básicas en la política de distribución de los riesgos entre el propietario de la carga y el porteador	150-265
1. Introducción	67		
2. Los riesgos en el transporte de animales vivos	68-70	A. Introducción	150-151
3. Posibles soluciones	71-74	B. Diversos planteamientos de la responsabilidad del porteador en las Reglas de La Haya	152-177
Parte III. Cláusulas de los conocimientos de embarque por las que se limita a un foro determinado la jurisdicción por reclamaciones	75-149	1. El porteador no es responsable ni siquiera cuando está en falta	153-156
A. Planteamiento de la cuestión	75-85	2. El porteador es responsable si ha cometido una falta	157-162
1. La decisión de examinar las cláusulas de elección de foro	75	3. Responsabilidad del porteador con respecto a la falta de ciertos empleados solamente : incendio	163-166
2. Ejemplos de cláusulas de elección de foro	76-79	4. La carga de la prueba	167-177
3. Los intereses de las partes	80-85	C. Consideraciones que habrá que tener en cuenta al reexaminar las Reglas	178-216
a) El porteador	80-81	1. Promoción de una pauta adecuada en el cuidado de la carga	179-189
b) El propietario de la carga	82-85	2. Relación entre la distribución de los riesgos y el costo del seguro	190-200
B. Normas jurídicas vigentes con respecto a las cláusulas de elección de foro	86-96	3. Costo de la tramitación de reclamaciones : « fricción »	205-209
C. Otros posibles enfoques	97-126	4. Efectos del aumento de la responsabilidad del porteador	210-216
1. Exclusión de toda nueva disposición en el Convenio	99-101	D. Bases de la responsabilidad y carga de la prueba en virtud de convenciones internacionales sobre transporte de carga por aire, ferrocarril y carretera	215-230
2. Disposición por la que se declararían la invalidez de todas las cláusulas de elección de foro	102-104	1. Transporte aéreo internacional de carga (Convención de Varsovia)	216-221
3. Disposición por la que se establecerían criterios generales para la efectividad de la cláusula de elección de foro	105-107	2. Transporte internacional de mercancías por ferrocarril (Convenio CIM)	222-226
4. Disposición por la que se especificarían algunos otros lugares posibles en los que podría interponerse la acción	108-122	3. Transporte internacional de carga por camión (Convención CMR)	227-230
5. Requisito de que se establezcan en el contrato de transporte las limitaciones específicas de elección para que tengan validez	123-126	E. Posibles planteamientos para la puesta en práctica de las consideraciones pertinentes en la política de imputación de la responsabilidad	231-265
D. Cláusulas de arbitraje	127-149	1. Responsabilidad estricta	232-235
1. Normas vigentes respecto de la elección del lugar de arbitraje en el contrato de transporte	128-129	2. Normas simplificadas de responsabilidad y de carga de la prueba basadas en otras convenciones internacionales sobre el transporte de carga	236-239
2. Posibles soluciones	130-149	3. Modificación de disposiciones sustantivas concretas de las Reglas de La Haya	240-255
a) Ninguna modificación de las normas vigentes	130	4. Modificación y simplificación de las reglas sobre carga de la prueba	256-265
b) Disposición que declararían inválidas las cláusulas de arbitraje	131-132		
c) Disposición que determinaría los distintos lugares en que puede celebrarse el arbitraje	133-139		
d) Disposición por la que no se impondría ninguna restricción al poder del órgano o la persona designados en la cláusula de arbitraje para elegir el lugar de arbitraje	140-141	Apéndice. Cuestionario sobre ciertos asuntos relacionados con la responsabilidad de los porteadores por pérdida o daño de la carga en el contexto de los conocimientos de embarque	341
e) Disposición por la que se exigiría la aplicación de las reglas del Convenio	142-149		

Página

Introducción

1. El Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo fue creado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional en su segundo período de sesiones, celebrado en marzo de 1969. El Grupo de Trabajo fue ampliado por la Comisión en su cuarto período de sesiones y actualmente se compone de los 21 miembros de la Comisión siguientes¹ : Argentina, Australia, Bélgica, Brasil, Chile, Egipto, España, Estados Unidos de América, Francia, Ghana, Hungría, India, Japón, Nigeria, Noruega, Polonia, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Unida de Tanzania, Singapur, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y Zaire.

2. El Grupo de Trabajo, en su segundo período de sesiones (22 a 26 de marzo de 1971), hizo varias recomendaciones en relación con sus temas y métodos de trabajo, entre ellas una recomendación en el sentido de que la Comisión examinase la cuestión de los « conocimientos de embarque »². Estas recomendaciones fueron examinadas y aprobadas por la Comisión en su cuarto período de sesiones³.

3. De conformidad con el párrafo 3 de esa resolución, el Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo celebró una reunión el 6 de abril de 1971, durante el cuarto período de sesiones de la Comisión. En esta reunión, el Grupo de Trabajo aprobó por unanimidad una decisión, en la que se indicaban las medidas concretas para llevar a cabo su trabajo⁴.

4. El Grupo de Trabajo celebró su tercer período de sesiones en Ginebra del 31 de enero al 11 de febrero de 1972 y examinó las cuestiones que le habían sido encomendadas.

5. Estuvieron representados en el período de sesiones 19 miembros del Grupo de Trabajo⁵. Asistieron asimismo al período de sesiones observadores designados

¹ El Grupo de Trabajo se componía originalmente de siete miembros. La decisión de ampliarlo se recoge en el párrafo 2 del presente informe.

² Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo. Informe sobre la labor realizada en su segundo período de sesiones, 22 a 26 de marzo de 1971 (A/CN.9/55); Anuario de la CNUDMI, vol. II : 1971, segunda parte, capítulo III.

³ Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su cuarto período de sesiones (1971) (denominado en lo sucesivo Informe de la CNUDMI sobre su cuarto período de sesiones (1971)), *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo sexto período de sesiones, Suplemento N.º 18 (A/8417, párr. 19); ibid.*, primera parte, sección II.A.

⁴ CNUDMI, Informe sobre el cuarto período de sesiones (1971), párrs. 22-23; *ibid.*

⁵ La lista de participantes y observadores figura en el anexo I del presente informe. De conformidad con el párrafo 2 de la resolución aprobada en el cuarto período de sesiones de la Comisión, el Sr. Krzysztof Dabrowski (Polonia), Presidente del Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre reglamentación internacional del transporte marítimo, fue invitado al período de sesiones, pero no pudo asistir.

por Irán y México y por las siguientes organizaciones internacionales intergubernamentales y no gubernamentales : Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, Comisión Económica para Europa, Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT), Conferencia Marítima Internacional y del Báltico, Cámara de Comercio Internacional, Cámara Naviera Internacional y Unión Internacional de Seguros de Transporte.

6. El Presidente del Grupo de Trabajo fue el Sr. Nagendra Singh (India). El Presidente y un Vicepresidente, el Sr. Gervasio Colombres (Argentina), habían sido elegidos en la sesión del Grupo de Trabajo celebrada el 6 de abril de 1971, por un período que se prolongaría durante el tercer período de sesiones del Grupo de Trabajo. El Vicepresidente no pudo asistir al período de sesiones. El Grupo de Trabajo eligió por aclamación a los siguientes miembros de su Mesa :

Segundo Vicepresidente : Sr. Stanislaw Suchorzewski (Polonia).

Relator : Sr. Richard St. John (Australia).

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

a) Programa provisional y anotaciones (A/CN.9/WG.III/WP.5).

b) Informe del Secretario General titulado « Responsabilidad de los portadores marítimos respecto de la carga : « conocimientos de embarque » (A/CN.9/WG.III/WP.4 (vols. I, II y III)), citado en adelante como Informe del Secretario General.

c) Respuesta al cuestionario sobre conocimientos de embarque y estudios presentados por los gobiernos al Grupo de Trabajo para su examen (A/CN.9/WG.II/WP.4/Add.1 (vols. I y II)).

d) Informe de la secretaría de la UNCTAD : conocimientos de embarque (TD/B/C.4/ISL/6).

e) Informe del Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre reglamentación internacional del transporte marítimo acerca de la labor realizada en su tercer período de sesiones, celebrado en el Palacio de las Naciones, Ginebra, del 5 al 18 de enero de 1972 (TD/B/C.4/ISL/12).

8. El Grupo de Trabajo aprobó el programa siguiente :

1. Apertura del período de sesiones.
2. Elección del Relator.
3. Aprobación del programa.
4. Examen de los temas de fondo elegidos por el Grupo de Trabajo en su sesión del 6 de abril de 1971.
5. Labor futura.
6. Fecha del cuarto período de sesiones del Grupo de Trabajo.
7. Aprobación del informe.

9. El Grupo de Trabajo decidió utilizar el informe del Secretario General sobre « Responsabilidad de los portadores marítimos respecto de la carga : conocimientos de embarque » (A/CN.9/WG.III/WP.4) como su documento de trabajo. El informe del Secretario General figura como anexo del presente informe en

una adición. En respuesta a la decisión del Grupo de Trabajo relativa al programa de trabajo (párr. 3 *supra*), en el informe del Secretario General se examinaban las siguientes cuestiones :

- I. Período durante el cual el porteador es responsable (antes y durante la carga); durante la descarga y después de ésta [Parte I del informe del Secretario General].
- II. Responsabilidad por carga sobre cubierta de animales vivos [Parte II del informe del Secretario General].
- III. Cláusulas de los conocimientos de embarque por las que se limita a un foro determinado la jurisdicción por reclamaciones [Parte III del informe del Secretario General].
- IV. Planteamientos de las decisiones básicas en la política de distribución de los riesgos entre el propietario de la carga y el porteador [Parte IV del informe del Secretario General].

10. El Grupo de Trabajo examinó las cuestiones mencionadas por el orden en que figuraban en el informe del Secretario General; en el presente informe se examinarán también estas cuestiones por dicho orden.

I. Período durante el cual el porteador es responsable (antes y durante la carga; durante la descarga y después de ésta)

11. El Grupo de Trabajo examinó la cuestión del período de responsabilidad del porteador basándose en la parte I del informe del Secretario General. En ese informe se señalaba que el campo de aplicación de las Reglas de La Haya⁶ determinaba el ámbito de protección concedido al cargador frente a algunas cláusulas de los conocimientos de embarque que exoneraban al porteador, total o parcialmente, de responsabilidad por los daños o pérdidas sufridos por la carga. Se señaló que, conforme al artículo I e) de las Reglas, el período de aplicabilidad se definía de modo que se extendía « desde la carga de las mercancías a bordo del buque hasta su descarga del buque » y que el artículo VII de las Reglas no se aplicaba a la pérdida o los daños sufridos por las mercancías « antes de la carga o después de la descarga del buque... ».

12. El informe del Secretario General analizaba dos problemas relativos a la aplicación de las citadas disposiciones de las Reglas de La Haya⁷ : 1) dudas en cuanto a si las Reglas eran aplicables a las pérdidas o los daños ocurridos durante las operaciones de carga y

descarga; y 2) el hecho de que las Reglas no cubrían pérdida o los daños ocurridos antes de la carga o con posterioridad a la descarga de las mercancías, al cuando éstas estuvieran a cargo del porteador o sus agentes o bajo su control. En lo que se refiere al primer de estos problemas, el informe (párr. 26) sugería una enmienda destinada a aclarar que las Reglas de La Haya serían aplicables a las operaciones de carga y descarga. Con respecto al segundo problema, el informe (párrs. 27 y 39) enunciaba varios textos variantes de enmienda con miras a extender la aplicación de las Reglas de La Haya a los períodos antes de la carga y después de la descarga mientras las mercancías estuvieran en posesión del porteador o a cargo de éste.

13. En las sesiones plenarias del Grupo de Trabajo gozó de apoyo general la propuesta de que el período de aplicación de las Reglas de La Haya debería extenderse más allá de lo especificado en los vigentes artículos I e) y VII. Se estuvo de acuerdo en general en que las Reglas de La Haya deberían aplicarse con respecto a los períodos antes de la carga y después de la descarga durante los cuales las mercancías se hallaban en poder del porteador o sus agentes o a cargo de los mismos. Sin embargo, se estimó que el período de responsabilidad conforme a las Reglas de La Haya no debía comenzar antes de que el porteador se hiciera cargo de las mercancías en el puerto de carga ni debía prolongarse después de haber sido descargadas aquéllas en el puerto de descarga. El Grupo de Trabajo pidió al grupo de redacción que elaborara un proyecto que recogiera el acuerdo general a que se había llegado, y se convino en general que el texto propuesto en los párrafos 27 y 39 del informe del Secretario General podía servir de base para las deliberaciones del grupo de redacción.

14. El grupo de redacción decidió revisar el artículo I e) y las disposiciones con él relacionadas en el párrafo 2 del artículo III de las Reglas de La Haya. Las disposiciones propuestas y las observaciones relativas a los cambios correspondientes que acaso tendrían que hacerse si se adoptaba el artículo I e) revisado se exponían en un informe que fue presentado por el Grupo de Trabajo⁸. Ese informe, con pequeñas modificaciones introducidas por el Grupo de Trabajo decía lo siguiente :

Informe del Grupo de Redacción : período durante el cual el porteador es responsable

1. El Grupo de Redacción I ha examinado la revisión del texto del Convenio de Bruselas a fin de recoger las opiniones de principio expuestas en las deliberaciones del Grupo de Trabajo en lo que respecta al período durante el cual el porteador es responsable. El Grupo de Redacción recomienda

⁶ A/CN.9/WG.III(III)/CRP.14.

⁶ Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento (conocido también como Convenio de Bruselas de 1924), Sociedad de las Naciones, *Treaty Series*, vol. CXX, pág. 157, N.º 2764 [para el texto en español, véase TD/B/C.4/ISL/6]. Las disposiciones sustantivas de ese Convenio se citan a menudo como Reglas de La Haya.

⁷ Como se ha señalado en el párrafo 7 del informe del Secretario General, estos problemas y los demás problemas abordados por el Grupo de Trabajo en este período de sesiones se habían planteado en la documentación y en las deliberaciones de las reuniones celebradas por el Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre reglamentación internacional del transporte marítimo (TD/B/C.4/86) y del Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo (A/CN.9/55); Anuario de la CNUDMI, vol. II : 1971, segunda parte, capítulo III. También se planteaban en las respuestas a los cuestionarios y en los estudios que habían sido transmitidos al Secretario General antes de que éste preparara su informe y durante la preparación del mismo.

⁸ Los cambios hechos por el Grupo de Trabajo son los siguientes : a) en el apartado ii) b) del artículo I e) revisado se han eliminado los corchetes que encerraban las palabras « o usos b) en el apartado iii) la conjunción « u » ha sido sustituida por « y » después de « agentes » y esta última palabra va precedida por el artículo « los ». La última enmienda se introdujo para aclarar que las palabras « que actúen según instrucciones » se refieren solamente a « otras personas ».

siguiente definición de ese período de responsabilidad :

[Revisión del artículo I, apartado e),
« Transporte de mercancías »]¹⁰.

- i) « Transporte de mercancías » comprende el período durante el cual las mercancías están bajo custodia del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga.
- ii) Para los efectos del apartado i), se entenderá que las mercancías están bajo la custodia del porteador desde el momento en que éste las haya recibido hasta el momento en que las haya entregado :
 - a) Poniéndolas en poder del consignatario;
 - b) En los casos en que el consignatario no reciba las mercancías, poniéndolas a disposición del consignatario de conformidad con el contrato, la ley o los usos aplicables en el puerto de descarga; o
 - c) Poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quien, según la ley o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías.
- iii) La mención del porteador o del consignatario en los anteriores párrafos i y ii) comprende también a los empleados, los agentes y otras personas que actúen según instrucciones del porteador o del consignatario, respectivamente.

2. El enunciado del artículo III, párrafo 2, debe ajustarse, en vista de la revisión hecha en el artículo I, apartado e). El Grupo de Redacción recomienda la siguiente revisión : (la frase inicial, que ahora aparece en el Convenio, se pone entre corchetes para denotar que esa referencia al artículo IV quizás tenga que examinarse de nuevo una vez que el Grupo de Trabajo haya decidido sobre las normas de responsabilidad del artículo IV).

[Revisión del artículo III, 2)]

[Con sujeción a lo dispuesto en el artículo IV] el porteador procederá de manera apropiada y cuidadosa a la recepción, carga, conservación, estiba, transporte, custodia, cuidado, descarga y entrega de las mercancías a su cargo.

3. Cabe señalar que otras disposiciones del Convenio de Bruselas de 1924 quizás tengan que examinarse de nuevo en vista de la decisión que se recoge en el párrafo 1 *supra* acerca del período de responsabilidad del porteador. Así, por ejemplo, habrá de considerarse la revisión o posible supresión del artículo VII¹¹.

4. Entre otras disposiciones que quizás exijan atención en vista de lo recomendado en el párrafo 1

¹⁰ El hecho de que este título y los siguientes estén entre corchetes indica que no se ha tomado aún ninguna decisión en cuanto a qué forma deben adoptar las nuevas reglas.

¹¹ Como se señala en el párrafo 17 *infra*, el Grupo de Trabajo examinó la cuestión y decidió suprimir el artículo VII.

supra figuran el artículo III, párrafo 6, y el artículo IV, párrafo 2. Se recomienda que la cuestión de estas modificaciones encaminadas a concordar los textos se examine con ocasión del examen sustantivo por el Grupo de Trabajo de las disposiciones pertinentes u otras afines.

5. Un representante reservó expresamente su posición en relación con el inciso ii) c) del artículo I e), tal como había sido modificado.

Examen del informe del Grupo de Redacción

15. El Grupo de Trabajo estudió cuidadosamente el informe del Grupo de Redacción y adoptó las siguientes decisiones :

- a) Aceptar la definición del período de responsabilidad en él enunciada en relación con el artículo I e);
- b) Aceptar la revisión del artículo III 2) de las Reglas de La Haya, según la fórmula propuesta en el párrafo 2 del informe del Grupo de Redacción, a fin de concordar ese artículo con la revisión del artículo I e);
- c) Suprimir el artículo VII de las Reglas de La Haya por estimar que era incompatible con la mencionada revisión del artículo I e), y que, en vista de tal revisión, no era necesaria ninguna nueva disposición;

d) Aceptar el párrafo 4 del informe del Grupo de Redacción conforme al cual otras disposiciones (entre ellas los artículos III, párrafo 6, y IV, párrafo 2) acaso exijan atención en vista de la revisión del artículo I e).

16. Como se señala en el párrafo 5 del informe del Grupo de Redacción, un representante reservó expresamente su posición acerca del inciso ii) c) del artículo I e), tal como había sido revisado.

17. Algunos representantes expresaron reservas respecto de la supresión del artículo VII.

18. Con el apoyo de varios miembros se propuso que se agregara el nuevo artículo siguiente a las Reglas de La Haya :

« Con sujeción a las disposiciones del artículo V el porteador sólo será responsable por la pérdida o los daños sufridos por las mercancías en el puerto de carga, durante el transporte de las mercancías o en el puerto de descarga, de conformidad con las presentes Reglas. »

El Grupo de Trabajo decidió que la consideración de esta propuesta se aplazara hasta más adelante.

19. Algunos representantes, si bien señalaron que las modificaciones de los artículos I e) y III 2) representaban mejoras de las vigentes Reglas de La Haya, indicaron que esos cambios podían mejorarse aún más. Algunos de ellos sugirieron que la estructura del artículo I e) era confusa por no ser suficientemente clara la distinción entre : i) almacenes particulares u otros intermediarios privados, y ii) las administraciones portuarias públicas o los almacenes de aduanas.

20. Un representante señaló que la revisión propuesta era incompleta, puesto que dejaba de lado el régimen de la responsabilidad de los almacenistas¹².

¹² « Stevedore-warehouseman » en el texto inglés; « manutentionnaire » en el texto francés.

El mismo representante se refirió a la legislación nacional de su país que había unificado la responsabilidad de los almacenistas y portadores haciendo a los primeros exclusivamente responsables frente a la persona (porteador o cargador) que había solicitado sus servicios y señaló que esa legislación había regulado satisfactoriamente los problemas relativos a la pérdida o los daños sufridos por las mercancías mientras se encontraban en poder del almacenista; en los Estados en que la responsabilidad del almacenista y del porteador no se hallaba unificada persistirían las dificultades; no obstante, estimó que, en espera de tal unificación, las nuevas normas sobre el período de responsabilidad del porteador en los artículos I e) y III 2) constituirían una mejora valiosa de las Reglas de La Haya.

21. Algunos representantes consideraron que, en la oración inicial del párrafo 1 ii) del informe del Grupo de Redacción, debían agregarse las palabras « en el puerto de carga » después de las palabras « las haya recibido », y las palabras « en el puerto de descarga » después de las palabras « las haya entregado ». Varios representantes propusieron que se suprimiera la referencia a los « usos » en el párrafo 1 ii) b) del informe del Grupo de Redacción. Un representante puso en duda que las disposiciones del inciso ii) del artículo I e), en su forma revisada, fueran lo suficientemente amplias para abarcar el caso en que un porteador tenía que descargar las mercancías en tránsito y las mismas eran posteriormente cargadas de nuevo en otro buque. Otro representante manifestó su pesar por el hecho de que el Grupo de Trabajo no hubiera abordado la parte I concentrando su atención en el problema de las cláusulas de los conocimientos de embarque que eximían al porteador de toda responsabilidad antes de la carga y después de la descarga. Por otra parte, otro representante señaló que las cláusulas de los conocimientos de embarque que fueran incompatibles con las Reglas caerían de validez conforme al artículo III 8), que era de presumir se conservara en toda revisión del Convenio.

II. Responsabilidad por cargas sobre cubierta y animales vivos

22. El Grupo de Trabajo examinó los problemas planteados por el hecho de que la definición de « mercancías » del artículo I c) de las Reglas de La Haya excluye los animales vivos y el cargamento « que en el contrato de transporte se declara colocado sobre cubierta y es, en efecto, transportado así ». Se estudió separadamente la exclusión de : 1) la carga transportada sobre cubierta, y 2) los animales vivos.

A. CARGA TRANSPORTADA SOBRE CUBIERTA

23. En el informe del Secretario General se examinaban tres problemas planteados como consecuencia de la exclusión de las cargas transportadas sobre cubierta¹³ :

1) Los portadores podían eludir la responsabilidad por la pérdida o los daños sufridos por la carga trans-

¹³ El informe del Secretario General se ocupaba del tema en el volumen I, párrs. 42 a 66.

portada sobre cubierta como consecuencia de cargas no relacionadas con los riesgos especiales que entrañan el transporte de esas cargas sobre cubierta.

2) Los contenedores de carga, que pueden transportarse con tanta seguridad sobre cubierta como en cubierta, no quedaban comprendidos en las Reglas cuando se declaraba que se transportarían en cubierta; y

3) No quedaba claro si la carga estibada sobre cubierta principal pero dentro de determinadas recubiertas protectoras constituía « carga sobre cubierta » a efectos de la exclusión de las Reglas de La Haya.

En el informe del Secretario General se sugerían enmiendas encaminadas a resolver esos problemas¹⁴. El Grupo de Trabajo utilizó el análisis que se hacía en ese informe y las enmiendas propuestas en el mismo como base para sus deliberaciones acerca de las « cargas sobre cubierta ».

24. En las reuniones plenarios del Grupo de Trabajo gozó de amplio apoyo la sugerencia de eliminar la exclusión de la carga transportada sobre cubierta y la definición de « mercancías » del artículo I c), de modo que las Reglas de La Haya se aplicaran a esa carga. Algunos representantes opinaron que, si se adoptaba esa medida, debería añadirse una disposición a las Reglas de La Haya que exonerase al porteador de la responsabilidad por la pérdida o los daños resultantes de los riesgos especiales inherentes al transporte sobre cubierta. Otros representantes estimaron que no era necesaria una disposición especial de esa índole. En su opinión, una norma general de responsabilidad del porteador basada en el principio de la culpa podría aplicarse también a la carga transportada sobre cubierta y a las otras cargas. El porteador sólo respondería por la pérdida o los daños sufridos por la carga sobre cubierta cuando no hubiera adoptado las medidas de protección razonablemente necesarias en relación con esa carga.

25. Después de las deliberaciones del Grupo de Trabajo, el tema se remitió al Grupo de Redacción. El Grupo de Redacción se mostró de acuerdo con una enmienda al artículo I c) e hizo otras recomendaciones y observaciones que incluyó en su informe al Grupo de Trabajo¹⁵. Este informe, con algunos cambios de poca importancia hechos por el Grupo de Trabajo¹⁶, decía así :

Informe del Grupo de Redacción : cargas sobre cubierta

1. El Grupo de Redacción I ha examinado la revisión del texto de la Convención de Brusel de 1924 a fin de recoger las opiniones de primera mano expuestas en el debate del Grupo de Trabajo cuanto a la exclusión de las cargas sobre cubierta.

¹⁴ Las enmiendas sugeridas figuran en los párrafos 58, 60 y 66 del informe del Secretario General.

¹⁵ A/CN.9/WG.III(III)/CRP.19.

¹⁶ Las enmiendas hechas por el Grupo de Trabajo son las siguientes : a) se revisó el texto del párrafo 3 por estimarse que la redacción original era ambigua; y b) en el párrafo 4 a) se agregaron las palabras « con los usos », que originalmente figuraban inmediatamente después de la palabra « cargador », y se añadieron las palabras « y tal vez con los usos » al final del apartado.

de la definición de « mercancías » contenida en el artículo I c). El Grupo de Trabajo recomienda la siguiente definición de « mercancías » :

[Revisión del artículo I c), « mercancías »]

« La expresión "mercancías" comprende los bienes, objetos, mercaderías y artículos de cualquier clase [con excepción de los animales vivos]. »

2. El Grupo de Redacción recomienda además que se someta al Grupo de Trabajo la disposición siguiente :

[Posible adición al artículo IV]

« Respecto de las mercancías que en el contrato de transporte se declaren colocadas sobre cubierta y que en efecto sean transportadas así, todos los riesgos de pérdida o de daños resultantes de peligros inherentes a ese transporte o que sean consecuencia del mismo serán imputables al cargador y al consignatario, pero en todos los demás aspectos la custodia y el transporte de esas mercancías se regirán por las disposiciones del presente Convenio »¹⁷.

El Grupo de Redacción estimó que la inclusión de esta disposición debía decidirse al examinar las reglas sobre responsabilidad del artículo IV del Convenio. Al examinar la disposición mencionada, el Grupo de Trabajo debiera tener presentes las siguientes sugerencias formuladas por diversos miembros del Grupo de Redacción :

a) La supresión de las palabras « o que sean consecuencia del mismo »;

b) La supresión de la frase « que en el contrato de transporte se declaran... y que en efecto sean transportadas así », con lo que la cláusula diría : « respecto de las mercancías transportadas sobre cubierta... »;

c) Tener presente, como modelo, el párrafo 4 del artículo 17 de la Convención sobre el contrato de transporte internacional de mercaderías por carretera (CNR), hecha en Ginebra el 19 de mayo de 1956. Esta Convención declara en parte :

« ... el porteador quedará exento de responsabilidad cuando la pérdida o daño resulte de riesgos especiales inherentes a una o más de las siguientes circunstancias :

a) Uso de vehículos abiertos, sin toldo, cuando su empleo se haya convenido y estipulado expresamente en la guía de carga... »

3. El Grupo de Redacción convino en que no se requería definir la expresión « carga sobre cubierta », como se había sugerido en el párrafo 66 del informe del Secretario General.

4. El Grupo de Redacción estimó que se precisaban otras disposiciones acerca de la carga sobre cubierta y convino en que tales disposiciones debían recoger los siguientes principios¹⁸ :

a) El porteador sólo estará autorizado a transportar las mercancías sobre cubierta si tal transporte se efectúa conforme a un acuerdo con el cargador o a las disposiciones de la ley o, a veces, los usos;

b) Todo acuerdo entre el porteador y el cargador en el sentido de que las mercancías se transporten o puedan ser transportadas sobre cubierta debe hacerse constar en una declaración al efecto en el conocimiento de embarque;

c) Si el conocimiento de embarque no contiene la declaración mencionada en el apartado b) *supra*, se presumirá que el porteador y el cargador no han celebrado tal acuerdo, pero el porteador tendrá derecho a probar e invocar frente al cargador el acuerdo efectivamente celebrado.

El Grupo de Redacción convino asimismo en que deberían examinarse más detenidamente los principios siguientes :

d) En el caso de que no se haga constar en el conocimiento de embarque ningún acuerdo con el cargador en el sentido de que la carga va a transportarse sobre cubierta, el porteador no tendrá derecho a invocar tal acuerdo frente a un consignatario que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe;

e) Si las mercancías se transportan sobre cubierta en contravención de los principios mencionados en el apartado a) *supra*, el porteador será responsable de todas las pérdidas directas o indirectamente resultantes de la estiba sobre cubierta.

Hubo discrepancia de opiniones entre los miembros del Grupo de Redacción en cuanto a los principios mencionados en los apartados d) y e) *supra*. El Grupo de Redacción recomendó que esas cuestiones se examinasen más adelante a fin de que el Grupo de Trabajo pudiera tomar una decisión en su próximo período de sesiones.

Examen del informe del Grupo de Redacción

26. El Grupo de Trabajo examinó el informe del Grupo de Redacción y aceptó la revisión del artículo c) de las Reglas de La Haya anteriormente expuestas.

27. El Grupo de Trabajo tomó nota de los párrafos 2 a 4 del informe del Grupo de Redacción.

28. Se expresaron opiniones tanto en contra como a favor del proyecto de disposición presentado entre corchetes en el párrafo 2 del informe, bajo el epígrafe « Posible adición al artículo IV ». Esa disposición tendría el efecto de liberar al porteador de toda responsabilidad por pérdida o daños resultantes de peligros especiales inherentes al transporte sobre cubierta. Algunos representantes se opusieron a que se examinara tal disposición en el futuro por estimar que la carga sobre cubierta debería incluirse en las Reglas de La Haya en condiciones de igualdad con las demás cargas, y que la cuestión no merecía un estudio más a fondo. En cambio, otros representantes consideraron que debería incluirse en las Reglas de La Haya una disposición como la « Posible adición al artículo IV », y que tal inclusión debería examinarse en un período de sesiones futuro del Grupo de Trabajo. Algunos

¹⁷ Como se hace observar en el párrafo 7 *infra*, el Grupo de Trabajo no llegó a un acuerdo sobre esta disposición y consideró que debía examinarla en un período de sesiones futuro.

¹⁸ Como se señala en el párrafo 8 *infra*, algunos representantes expresaron reservas sobre este párrafo.

representantes consideraron que esta consecuencia se desprendería de todos modos de las normas generales sobre responsabilidad, siempre que éstas se basasen en la culpa; los mismos representantes se manifestaron de acuerdo con la opinión expresada por el Grupo de Redacción de que esta propuesta debía considerarse en el contexto de las normas sobre responsabilidad del artículo IV.

29. Algunos representantes declararon que los principios expuestos en el párrafo 4 del informe del Grupo de Redacción únicamente serían pertinentes si se añadía más adelante a las Reglas de La Haya una disposición que contuviera normas especiales relativas a la responsabilidad del porteador por la carga sobre cubierta. Un representante señaló, en cambio, que esas disposiciones no estaban relacionadas con la cuestión de la responsabilidad por la carga sobre cubierta, sino más bien con la exigencia de que el porteador consignara en el conocimiento de embarque una declaración en el sentido de que las mercaderías se transportarían o podrían transportarse sobre cubierta con arreglo a lo convenido con el cargador. La consecuencia jurídica de no consignar tal declaración en el conocimiento será que dicho transporte de mercaderías sobre cubierta constituya incumplimiento del contrato¹⁹.

B. ANIMALES VIVOS

30. Como ya se ha dicho, el Grupo de Trabajo examinó también los problemas relacionados con la exclusión de los «animales vivos» de la definición de «mercancías» contenida en el artículo I c) de las Reglas de La Haya. En el informe del Secretario General (párrs. 64 a 74) se señalaba que, como consecuencia de tal exclusión, las Reglas de La Haya no ofrecían protección por la pérdida o los daños sufridos por animales vivos, y se exponían diversas maneras de abordar la solución del problema.

31. Varios representantes, aunque se manifestaron partidarios de la inclusión de los animales vivos en el ámbito de aplicación de las Reglas de La Haya, hicieron constar también que sería procedente incluir una disposición que liberase de responsabilidad al porteador por

¹⁹ Un representante presentó la siguiente propuesta concreta destinada a conseguir esos objetivos :

« 1. El porteador sólo podrá transportar las mercancías sobre cubierta cuando ello sea conforme a un acuerdo con el cargador, a los usos o a la ley.

» 2. Cuando el porteador y el cargador hayan convenido que las mercancías se transporten o puedan transportarse sobre cubierta, el porteador hará consignar en el conocimiento de embarque una declaración a tal efecto. En defecto de esta declaración, el porteador deberá probar que ha habido tal acuerdo para el transporte sobre cubierta. Sin embargo, el porteador no podrá invocar tal acuerdo contra un tercero que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.

» 3. Cuando las mercancías hayan sido transportadas sobre cubierta contrariamente a lo dispuesto en el párrafo 1, el porteador será responsable de la pérdida o los daños sufridos por las mercancías que resulten solamente del transporte sobre cubierta, de conformidad con lo dispuesto en el [párrafo 5 del artículo 4, modificado por el Protocolo adicional de 1968]. Esta disposición será también aplicable cuando el porteador, conforme al párrafo 2 del presente artículo, no pueda invocar un acuerdo para el transporte sobre cubierta. »

la pérdida o los daños resultantes de los riesgos especiales que entrañaba el transporte de animales. Dos de esos representantes propusieron disposiciones que tenían en cuenta esos riesgos especiales, a saber :

a) « Los animales vivos, ya se transporten sobre cubierta o bajo cubierta, serán considerados como «mercancías» en el sentido del presente artículo si se prueba que los daños o la pérdida se han debido exclusivamente a falta de condiciones de navegabilidad del buque o a negligencia del porteador²⁰.

b) (Adición al apartado c)) : « No obstante, en lo que respecta al transporte de animales vivos, se autorizarán todas las cláusulas relativas a la responsabilidad y a la reparación resultante de los riesgos particulares de tal transporte »²¹.

32. Algunos de los representantes que se declararon partidarios de la inclusión de los animales vivos en el campo de aplicación de las Reglas de La Haya consideraron, no obstante, que las disposiciones del párrafo 2 del artículo IV eran suficientes para proteger a los porteadores contra cualquier riesgo especial inherente al transporte de animales.

33. Varios representantes manifestaron en cambio su oposición a la inclusión de los animales vivos en el ámbito de las Reglas de La Haya. Estimaron que las dificultades para determinar la causa de la pérdida o los daños sufridos por animales vivos conduciría a controversias («roces») entre porteadores y propietarios de la carga si se incluían los animales vivos. Indicaron que, en todo caso, el transporte de animales vivos debía regirse por normas separadas. Con todo, no consideraron que el problema fuera de importancia en la práctica. En cambio, otros representantes consideraron que el problema era importante y no veían ninguna razón de que los expedidores de animales vivos quedasen sin protección alguna contra las pérdidas, independientemente de que éstas se debieran o no a riesgos especiales inherentes a tal transporte.

34. En vista de la falta de acuerdo sobre la forma en que debía abordarse la cuestión de los animales vivos, el Grupo de Trabajo decidió aplazar toda decisión sobre la materia. Algunos representantes indicaron que precisaban más información para tomar una decisión sobre la forma adecuada de atacar el problema. El observador del UNIDROIT sugirió que la Comisión, en caso de considerarlo apropiado, solicitara al UNIDROIT que preparara un estudio sobre las normas que deberían aplicarse al transporte de animales vivos.

III. Cláusulas de los conocimientos de embarque por las que se limita a un foro determinado la jurisdicción por reclamaciones

CLÁUSULAS DE ELECCIÓN DE FORO

35. El Grupo de Trabajo examinó la parte III, secciones A, B y C, del informe del Secretario General (párrs. 75 a 125), en que se examinaban los problemas que presentan las cláusulas de los conocimientos de

²⁰ A/CN.9/WG.III(III)/CRP.3.

²¹ A/CN.9/WG.III(III)/CRP.4.

embarque en que se estipula que las reclamaciones derivadas de los contratos de transporte sólo pueden plantearse en determinado foro. En el informe se advertía que el lugar indicado en el conocimiento de embarque para entablar una acción suele ser tan inconveniente que obstruye la cabal y adecuada presentación y trámite de sus reclamaciones. El Convenio de Bruselas de 1924 (Reglas de La Haya) no contiene ninguna disposición acerca de esta cuestión. En el informe se resumían las normas jurídicas en esta esfera y se indicaba que dichas normas varían considerablemente en los distintos sistemas jurídicos y que su impacto es dudoso en muchos sistemas.

36. En esta parte del informe del Secretario General se esbozaban cinco posibles criterios. El primero sería no añadir ninguna disposición a este respecto. El segundo exigiría una disposición declarando la invalidez de todas las cláusulas de elección de foro. El tercero preveía una disposición por la que se establecerían criterios generales para la efectividad de la cláusula de elección de foro. El cuarto criterio, recogido en el proyecto de propuesta²², preveía una disposición por la que se especificarían algunos otros lugares posibles en los que podría interponerse la acción. El quinto criterio, recogido en el proyecto de propuesta²³, exigiría, para reconocer la validez de las cláusulas de elección de foro en el contrato, que en ellas se indicaran al menos los otros posibles lugares para ejercer la acción especificados en el Convenio.

37. Al discutirse esta cuestión en el Grupo de Trabajo hubo acuerdo general en que se incluyese en las Reglas de La Haya una disposición para regular las cláusulas de elección de foro. Algunos representantes, sin embargo, sugirieron que sería deseable un protocolo separado que contuviese una disposición sobre la elección de foro, ya que ello permitiría a los Estados adoptar las normas sobre responsabilidad del porteador contenidas en las Reglas de La Haya aunque se opusiesen a una disposición sobre jurisdicción. La mayoría de los representantes que hicieron uso de la palabra se mostraron partidarios del criterio adoptado en el proyecto de propuesta A, del informe del Secretario General, a reserva de ciertas enmiendas y adiciones.

38. Después de discutirse esta cuestión en el Grupo de Trabajo, se pidió a un Grupo de Redacción que formulase una disposición que reflejara el consenso alcanzado en las sesiones plenarias.

39. El Grupo de Redacción decidió que debía añadirse a las Reglas de La Haya una disposición sobre las cláusulas de elección de foro. El proyecto de disposición figuraba en el informe presentado al Grupo de Trabajo. Este informe, con ciertas enmiendas hechas por el Grupo de Trabajo, es el siguiente :

Informe del Grupo de Redacción : cláusulas de jurisdicción, elección de foro

1. El Grupo de Redacción I examinó la cuestión de agregar al Convenio de Bruselas de 1924 una disposición que recogiera las opiniones de principio

expuestas en el debate del Grupo de Trabajo con respecto a las cláusulas de elección del foro.

2. El Grupo de Redacción acordó tomar como base de su labor las disposiciones de la propuesta A contenida en el párrafo 113 del informe del Secretario General, conforme a lo que había opinado el Grupo de Trabajo. También convino en que la propuesta contenida en el documento CRP.11²⁴ se utilizara para servir de base del enunciado.

3. El Grupo de Redacción recomienda la siguiente disposición sobre las cláusulas de elección de foro :

[Anteproyecto propuesto]

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

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

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

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

B. No podrá incoarse ningún procedimiento judicial en relación con el contrato de transporte en un lugar distinto de los especificados en el anterior párrafo A. Las disposiciones que preceden no constituirán óbice para la jurisdicción de los Estados contratantes en relación con medidas provisionales o cautelares.

C.1) Cuando se haya planteado una acción ante un tribunal competente con arreglo al párrafo A o cuando tal tribunal haya dictado fallo, no podrá iniciarse ninguna nueva acción entre las mismas

²² Informe del Secretario General, párr. 113.

²³ *Ibid.*, párr. 125.

²⁴ A/CN.9/WG.III(III)/CRP.11.

partes y por las mismas razones a menos que el fallo dictado por el tribunal ante el que se planteó la primera acción no pueda ejecutarse en el país en que se entabla el nuevo procedimiento.

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

3) ... [véase la nota en el párrafo 4 e) del presente informe sobre la adición de una disposición relativa al traslado de procedimientos entre tribunales del mismo país.]

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

Notas sobre el anteproyecto propuesto

4. Se señalan a la atención del Grupo de Trabajo los siguientes aspectos :

a) *Párrafo A.1 e)* : Algunos representantes reservaron su posición.

b) *Párrafo A.2* : Esta cláusula fue preparada a petición del Presidente del Grupo de Trabajo por un grupo de representantes presidido por el representante de la Argentina. Debe prestarse atención a las relaciones entre esta disposición y el Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques de altura (Bruselas, 1952).

c) *Párrafo B* : La segunda frase se basa en el artículo 4 del Convenio relativo a la competencia del fuero contractual en caso de venta internacional de bienes muebles corporales.

d) *Párrafo C.1* : El Grupo de Redacción consideró también la inclusión de la cláusula contenida en el artículo 1 3) del Convenio Internacional sobre ciertas reglas relativas a la competencia civil en materia de abordaje (Bruselas, 1952).

Examen del informe del Grupo de Redacción

40. El Grupo de Trabajo examinó el citado informe del Grupo de Redacción. Muchos representantes declararon que suponían que las disposiciones que se examinaban relativas a las cláusulas de elección del foro eran simplemente un texto provisional que podría ser objeto de ulteriores modificaciones. En esta inteligencia, el Grupo de Trabajo aprobó el informe, a reserva de los comentarios que seguidamente se exponen y que se presentan por el orden en que aparecen las disposiciones en el anteproyecto.

41. *Párrafo A. Estructura general.* El párrafo A.1 ofrece al actor cinco lugares posibles para plantear la demanda. Los cuatro primeros — apartados a) a d) — son independientes de toda estipulación contractual. Cabe utilizar un quinto lugar posible, previsto en el apartado e), si se ha designado en el contrato de transporte, pero este contrato no puede eliminar ninguna de las posibilidades que se ofrecen en los apartados a)

a d). Según se observará, la disposición en general es aplicable a cualquier procedimiento judicial que surja como resultado de un contrato de transporte; e «demandante» mencionado en la disposición podrá ser el propietario de la carga o el porteador.

42. Un representante sugirió que se pusiera entre corchetes la palabra «demandante» que figura en el párrafo A.1 del anteproyecto propuesto para reflejar su posición de que los apartados a) a d) debían aplicarse solamente a los cargadores y consignatarios en la medida en que se viesan afectados sus intereses.

43. Un aspecto del párrafo A que provocó observaciones fue la disposición inicial de que el demandante puede entablar la demanda en un Estado contratante «en cuyo territorio esté situado» uno cualquiera de los lugares relacionados en los siguientes apartados a) a e). Por tanto, la acción no tiene que plantearse en el «lugar» del establecimiento ni en el «puerto» de carga o de descarga. Algunos representantes propusieron que se cambiara de enfoque : según una fórmula las palabras «en un Estado contratante en cuyo territorio esté situado» serían reemplazadas por las siguientes : «en uno de los lugares siguientes de un Estado contratante». Estos representantes estimaron que el actual enunciado de la disposición que se refería al territorio de un Estado no especificaba suficientemente dónde debería plantearse la acción y podría tener como consecuencia el que ésta se incoase en un foro poco conveniente, especialmente cuando se trataba de Estados de gran extensión territorial. En contra de cambio propuesto se señaló que el concepto de «lugar» era vago y que en relación con los apartados c) y d) podía suceder que el tribunal con sede en el lugar no fuese el competente. Se señaló asimismo que en muchos ordenamientos jurídicos el problema quedaba reducido a un mínimo en virtud de las normas de jurisdicción establecidas acerca del tribunal competente (*venue*) y que por razones prácticas el actor plantearía la demanda en un tribunal donde resultase más fácil presentar las pruebas, en lugar de hacerlo en un lugar alejado de la transacción.

44. Con respecto a la tercera línea del párrafo A.1 del anteproyecto propuesto, algunos representantes declararon que la palabra «contratante» introducía un elemento digno de cuidadosa atención. Se señaló que ese elemento podía ser contraproducente a la finalidad perseguida por la propuesta de dar al actor la posibilidad de escoger entre varias jurisdicciones para plantear la acción; debía examinarse la posibilidad de suprimir tal palabra.

45. Con respecto al párrafo A.1 b) de la propuesta un representante se manifestó partidario de suprimir la palabra «agencia» y añadió que la inserción de esa palabra crearía el riesgo de que se incoaran acciones en lugares que estuvieran indebidamente lejos del sitio en que se hubiesen producido los daños. Otro representante declaró que tal apartado b) era superfluo y aumentaba indebidamente el número de lugares en que el demandante podía plantear la acción.

46. Con respecto al párrafo A.1 e) del anteproyecto

CLÁUSULAS DE ARBITRAJE

propuesto, varios representantes expresaron reservas y algunos opinaron que debía suprimirse. Estos representantes indicaron también que podían apoyar una disposición que permitiera a las partes añadir contractualmente un lugar de foro a los designados en los apartados *a*) a *d*), siempre que tal elección estipulada en el contrato solamente pudieran hacerla las partes interesadas en la carga y no el porteador. Se indicó, en efecto, que tal distinción se debía a que el contrato de transporte marítimo era un contrato de adhesión que normalmente estaba preparado por los porteadores; las Reglas de La Haya debían permitir únicamente los foros que las partes escogieron libremente.

47. Con respecto al párrafo A.2 del anteproyecto propuesto, otros representantes hicieron referencia a la nota sobre esta disposición que figura en el párrafo 4 *b*) del informe del Grupo de Redacción sobre la materia e indicaron que dicha disposición podía suscitar dificultades a los Estados partes en el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas sobre el Embargo Preventivo de Buques (Bruselas, 1952), por lo que sería mejor suprimirla o en todo caso ponerla entre corchetes. Además, un representante consideró inaceptable el párrafo por estimar que se traduciría en una ampliación injustificada del número de jurisdicciones competentes a las que podría acudir el actor. Señaló que este párrafo se refería a acciones sustantivas basadas en el embargo de un buque y no solamente a las medidas provisionales y cautelares mencionadas en la segunda frase del párrafo B de la propuesta. Esta última cláusula, se sugirió, reforzaba la opinión de que el párrafo A.2 tenía por objeto conferir jurisdicción a los efectos de presentar reclamaciones en lugares donde el buque podía ser embargado.

48. El Presidente del Grupo de Redacción expuso la opinión de este Grupo sobre las relaciones entre el párrafo A.2 y la segunda frase del párrafo B. Hizo constar que la segunda frase del párrafo B ponía claramente de manifiesto que la disposición proyectada no tenía por objeto conferir el derecho de embargar buques; este derecho incumbía a las legislaciones nacionales. El párrafo A.2 *a*) preveía solamente que, una vez embargado un buque (de conformidad con la legislación nacional), podía interponerse una acción en las circunstancias prescritas en ese apartado y sin perjuicio de las disposiciones acerca del traslado de la acción y de las garantías enunciadas en el mismo.

49. Un representante sugirió que toda disposición sobre cláusulas de jurisdicción debía basarse en el principio de la autonomía de la voluntad de las partes y que, en consecuencia, tal disposición debía reconocer la competencia de cualquier foro convenido por ellas. La disposición debía designar los tribunales que serían subsidiariamente competentes en los casos en que las partes no hubiesen elegido una jurisdicción en el conocimiento. Sin embargo, en vista de las dificultades que podría suscitar la búsqueda de un enfoque equilibrado de esta cuestión y en vista de la complejidad de los aspectos procesales del problema, el mismo representante sugirió, como otra posible solución, que no se incluyera ninguna disposición sobre cláusulas de jurisdicción en las Reglas de La Haya.

50. El Grupo de Trabajo examinó la parte III, sección D, del informe del Secretario General (párrs. 127 a 149) que trata de las cláusulas de arbitraje. El Convenio de Bruselas de 1924 no contiene ninguna disposición sobre el arbitraje. En dicho informe se señalaba que una reglamentación de las cláusulas del foro mediante una nueva disposición en el Convenio de Bruselas de 1924 podría contribuir a una utilización más extendida por parte de los porteadores de cláusulas compromisorias en los conocimientos de embarque como sistema para regular el lugar de presentación de la demanda.

51. En el informe se sugerían diversas soluciones. La solución *a*) consistía en no introducir ninguna modificación en las normas vigentes. La solución *b*) preveía una disposición declarando inválidas las cláusulas de arbitraje. Las soluciones *c*) y *d*), recogidas en los proyectos de propuesta C y D²⁵, preveían una disposición que prescribía los distintos lugares en que podía celebrarse el arbitraje. La solución *e*), recogida en el proyecto de propuesta E²⁶, preveía una disposición que exigía la aplicación de las reglas del Convenio de Bruselas de 1924 en el procedimiento arbitral.

52. En las sesiones plenarias del Grupo de Trabajo gozó de general apoyo la opinión de que las Reglas de La Haya debían incluir una disposición sobre las cláusulas de arbitraje, que previera en especial el lugar donde podría celebrarse el procedimiento. La mayoría de los representantes declararon también que toda disposición relativa al arbitraje debería prescribir que las Reglas de La Haya habrían de aplicarse en el procedimiento arbitral. A este respecto, muchos representantes apoyaron el punto de vista contenido en la propuesta E del informe del Secretario General (párr. 147), a cuyo tenor: « El contrato de transporte sólo podrá contener una cláusula de arbitraje si en esta cláusula se estipula que en el procedimiento arbitral deberá aplicarse el presente Convenio. »

53. Se propusieron tres proyectos y cada uno de ellos contó con el apoyo de algunos representantes.

54. Uno de estos proyectos recogía la opinión de varios representantes en el sentido de que las cláusulas de arbitraje debían ser idénticas a las adoptadas por el Grupo de Trabajo con respecto a las cláusulas de elección del foro (véase variante A en el informe del Secretario General (párr. 103)). Según esta tesis, la disposición permitiría insertar en el conocimiento de embarque una cláusula compromisoria, pero la misma daría al actor el derecho a escoger su foro arbitral entre un número limitado de lugares. Esta propuesta²⁷ decía así:

« 1. Para toda diferencia que se suscite en relación con el contrato de transporte podrá preverse, de conformidad con una cláusula compromisoria de ese contrato, un procedimiento arbitral. Tal procedimiento podrá tener lugar, a opción del demandante,

²⁵ Informe del Secretario General, párrs. 136 a 141.

²⁶ *Ibid.*, párr. 147.

²⁷ A/CN.9/WG.III(III)/CRP.17.

en un Estado contratante en cuyo territorio se encuentre situado :

- » a) El establecimiento principal del porteador o la sucursal o agencia del mismo por intermedio de la cual se ha celebrado el contrato de transporte;
- » b) El lugar en donde el porteador se ha hecho cargo de las mercancías; o
- » c) El lugar previsto en el contrato para la entrega de las mercancías al destinatario; o
- » d) El lugar designado en el contrato de transporte [o elegido por la persona o el organismo designado en la cláusula compromisoria].

» 2. La cláusula compromisoria deberá estipular que el árbitro designado ha de aplicar el presente convenio; de otro modo, tal cláusula será nula y sin efectos.

» 3. Una vez surgida la diferencia, las partes podrán elegir de mutuo acuerdo el territorio de cualquier Estado contratante como lugar de arbitraje [o cualquier persona u organismo de un Estado contratante]. Las partes podrán convenir en que el árbitro pueda estatuir como amigable componedor. »

55. Otra propuesta ofrecía dos variantes, a cuyo tenor:

Primera variante *

« No obstante lo dispuesto en el artículo anterior [... relativo a cuestiones de jurisdicción...], se admitirán cláusulas compromisorias en un contrato de transporte siempre que el arbitraje estipulado tenga lugar en un Estado contratante y aplique las normas [sustantivas] del presente Convenio. »

Segunda variante **

« No obstante lo dispuesto en el artículo anterior [... relativo a cuestiones de jurisdicción...], se admitirán cláusulas compromisorias en un contrato de transporte siempre que se estipule en ellas que el órgano arbitral o los árbitros designados en el contrato :

» a) Aplicarán las normas [sustantivas] del presente Convenio, y

» b) Celebrarán el procedimiento [de arbitraje] dentro de un Estado contratante, en uno de los lugares mencionados en el [citado] artículo o en el lugar que elijan tal órgano arbitral o tales árbitros »²⁸.

56. En una tercera propuesta presentada al Grupo de Trabajo se limitaba el recurso al arbitraje a los casos en que las partes convinieran en someterse a un procedimiento arbitral después de haber surgido las diferencias. Esta propuesta decía así²⁹ :

« No obstante lo dispuesto en los párrafos precedentes, después de que se haya producido el evento que dé origen a la reclamación, las partes pueden acordar la jurisdicción en que la acción judicial debe

* Véase el artículo 32 del Convenio de Varsovia (párr. 134 del informe del Secretario General) y proyecto de propuesta E (párr. 147 del informe).

** Véase el artículo 32 del Convenio de Varsovia (párr. 134 del informe del Secretario General) y proyectos de propuestas D y E (párrs. 141 y 147 del informe).

²⁸ A/CN.9/WG.III(III)/CRP.18.

²⁹ A/CN.9/WG.III(III)/CRP.21.

iniciarse o someter la cuestión a arbitraje para su decisión final conforme a las normas de este Convenio. »

57. El Grupo de Trabajo estimó que, por falta de tiempo, no podía estudiar a fondo las diversas propuestas en el corriente período de sesiones. Decidió en consecuencia aplazar el examen del asunto hasta su siguiente período de sesiones.

IV. Planteamientos de las decisiones básicas en la política de la distribución de los riesgos entre el propietario de la carga y el porteador

58. Esta parte del informe del Secretario General respondía a la petición que se le hizo de elaborar un informe «en el que se examinen diversos criterios posibles para abordar las decisiones básicas de política con miras al logro de los objetivos expuestos en el párrafo 2 de la resolución de la UNCTAD y citados en el párrafo 1 de la resolución de la Comisión³⁰, haciendo referencia especial al establecimiento de una distribución equilibrada de los riesgos entre el propietario de la carga y el porteador». En la sección B de la parte IV del informe (párrs. 152 a 177) se resumía la legislación sobre las bases de la responsabilidad y el plan actual sobre carga de la prueba según las Reglas de La Haya. En la sección C (párrs. 178 a 214) se describían y analizaban ciertos factores importantes, o consideraciones de política, que debían ponderarse al formular las normas con respecto a la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de la carga. En la sección D (párrs. 215 a 230) se comparaban las normas sobre responsabilidad y carga de la prueba establecidas por convenciones internacionales sobre transporte de carga por aire, por ferrocarril o por carretera. En la parte final de la parte IV, sección E (párrs. 231 a 269), se consideraban las disposiciones pertinentes de las Reglas de La Haya teniendo en cuenta las mencionadas consideraciones de política y se examinaban posibles enmiendas a las Reglas de La Haya que incorporarían estas consideraciones.

59. En la sección E del informe del Secretario General se destacaban tres posibles criterios para enfocar la cuestión de la responsabilidad sustantiva : 1) responsabilidad estricta, independientemente de la culpa, por pérdida o daño de la carga mientras ésta se halla al cuidado del porteador (párrs. 232 a 234); 2) normas simplificadas de responsabilidad y de carga de la prueba basadas en otras convenciones internacionales sobre el transporte de carga (párr. 236); 3) modificación de disposiciones sustantivas concretas de las Reglas de La Haya, por ejemplo, apartado a) del párrafo 2 del artículo IV (párrs. 240 a 245) y apartado b) del párrafo 2 del artículo IV (párr. 246). En la sección E se analizaban asimismo detenidamente las complejidades e incertidumbres surgidas en relación con la carga de la prueba en virtud de las Reglas de La Haya, y en el párrafo 269 se sugiere un texto enmendado de las Reglas de La Haya para simplificar y fortalecer las Reglas sobre este punto.

³⁰ CNUDMI, Informe sobre su cuarto período de sesiones (1971), párr. 19; Anuario de la CNUDMI, vol. II : 1971, primera parte, sección II.A.

60. La mayoría de los representantes que hicieron uso de la palabra sobre esta materia se manifestaron de acuerdo en que debería revisarse el sistema de responsabilidad contenido en las Reglas de La Haya a fin de distribuir en forma más equilibrada los riesgos entre el porteador y el cargador. Esos representantes convinieron también en que deberían simplificarse las normas relativas a la responsabilidad y a la carga de la prueba.

61. El debate del Grupo de Trabajo giró en torno a las tres distintas soluciones que acerca de la responsabilidad sustantiva se exponían en el informe del Secretario General y las normas simplificadas sobre la carga de la prueba enunciadas en el mismo.

62. *Responsabilidad no basada en culpa o negligencia.* La primera de las posibles soluciones examinadas por el Grupo de Trabajo consistía en imputar al porteador la responsabilidad por la entrega segura de la carga, a reserva únicamente de excepciones limitadas, tales como la culpa del cargador, es decir, la solución denominada a veces de «responsabilidad objetiva». El Grupo de Trabajo opinó, en general, que la imposición de una responsabilidad objetiva al porteador no constituía una solución aceptable del problema de la responsabilidad de las empresas de transporte marítimo. Varios representantes afirmaron que la adopción de tal principio de responsabilidad podría dar lugar a un incremento de las primas de seguro y causar de este modo un alza de fletes. Otros representantes consideraron que la responsabilidad objetiva era inadecuada habida cuenta de las características especiales del transporte marítimo.

63. Por otra parte, algunos representantes se manifestaron partidarios de una solución que hiciera al porteador plenamente responsable de la llegada de las mercancías en estado satisfactorio, a menos que probase la culpa del cargador, el vicio propio de las mercaderías o los casos de fuerza mayor, es decir, de hechos imprevisibles y ajenos al porteador que éste o sus dependientes no puedan impedir. Con este planteamiento se simplificaría el sistema de las exenciones y la responsabilidad descansaría sobre bases más claras y firmes.

64. *Conformidad con el criterio seguido en otras convenciones internacionales.* La segunda solución posible era ajustarse a las normas sobre responsabilidad de las empresas de transporte marítimo contenidas en convenciones internacionales que regulaban otra clase de transporte: por aire (Convenio de Varsovia), por ferrocarril (CIM) y por carretera (CMR). Algunos representantes afirmaron que el sistema de responsabilidad establecido en otras convenciones sobre transporte merecía ser examinado atentamente por el Grupo de Trabajo. Por otra parte, se expresaron reservas en cuanto a una aplicación no meditada de las soluciones previstas en esas convenciones, toda vez que el transporte marítimo era de naturaleza diferente y presentaba exigencias distintas a las de otros modos de transporte. Sin embargo, se admitió que la armonización de las bases de la responsabilidad de las convenciones relativas al transporte constituía un objetivo conveniente en la medida en que fuera posible; a este respecto, se señaló el hecho de que el transporte combinado trope-

zaba con dificultades en la práctica debido a los diferentes regímenes de responsabilidad de las empresas de transporte marítimo y de otros tipos de porteadores.

65. *Disposiciones concretas sobre responsabilidad.* El Grupo de Trabajo centró la mayor parte de su discusión en las exenciones de responsabilidad por culpa de los agentes o empleados del porteador contenidas en el párrafo 2 del artículo IV, en sus apartados a) (navegación o administración del buque) y b) (incendio). Muchos de los representantes que hicieron uso de la palabra sobre esta cuestión estimaron que debían suprimirse las excepciones contenidas en el apartado a) del párrafo 2 del artículo IV. Por otra parte, algunos representantes expresaron dudas sobre la necesidad de la supresión total de tales excepciones e indicaron que quizás se justificaba más la excepción relativa a la navegación que la referente a la administración del buque. Varios representantes afirmaron que debía suprimirse la excepción contenida en el apartado b) del párrafo 2 del artículo IV. En opinión de otros representantes, la supresión de tal excepción tendría el efecto de imputar al porteador la responsabilidad objetiva por incendio, ya que era difícil o imposible determinar que tal evento no obedecía a una falta de diligencia razonable.

66. Algunos representantes consideraron que era necesario examinar más detenidamente los efectos de suprimir las diversas excepciones contenidas en el párrafo 2 del artículo IV de las Reglas de La Haya. Señalaron la falta de datos sobre los efectos que una modificación de la distribución de los riesgos tendría sobre los fletes y el seguro.

67. *Carga de la prueba.* Muchos representantes manifestaron que las normas sobre la carga de la prueba de las Reglas de La Haya eran complejas y poco claras, lo que dificultaba una solución eficiente y justa de los litigios. En opinión de muchos representantes la norma sobre la carga de la prueba propuesta en el párrafo 269 del informe del Secretario General constituía una sólida base para las deliberaciones y debía adoptarse por el Grupo de Trabajo como base amplia para su futuro estudio. Señalaron que, en virtud de esa propuesta, una vez que el cargador había probado determinados hechos preliminares sobre los que disponía de datos (véase el párrafo 269, artículo IV, párrafo 2 a), 1) a 5)), la carga de la prueba pasaba al porteador respecto de toda otra cuestión (véase el párrafo 269, artículo IV, párrafo 2 b)). Los mismos representantes observaron que sólo el porteador tenía acceso razonable a la información sobre lo ocurrido durante el viaje; en consecuencia, en la propuesta se hacía una justa distribución de la carga de la prueba. Varios representantes sugirieron que el párrafo 1 del proyecto de propuesta debía enunciarse en forma afirmativa.

68. Algunos representantes formularon reservas al mencionado enfoque de la carga de la prueba. Otros señalaron que debía seguirse estudiando la cuestión antes de adoptar una decisión sobre ese cambio de las relaciones existentes y que las normas sobre la carga de la prueba se simplificarían si se adoptara un sistema de responsabilidad plena en que el porteador tuviera que refutar una presunción en su contra.

69. Algunos representantes expresaron la opinión de que, al estudiar la revisión de las Reglas de La Haya, la CNUDMI debía limitarse a las cuestiones jurídicas y no volver a examinar consideraciones de política basadas en aspectos económicos y comerciales que ya habían sido tenidas en cuenta por el Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo, pues la UNCTAD asume una responsabilidad principal en los aspectos económicos y comerciales de dicho transporte. Otros representantes observaron que la CNUDMI, al formular sus recomendaciones sobre las disposiciones concretas de las Reglas revisadas, debía tener plenamente en cuenta las consideraciones hechas en el Grupo de Trabajo de la UNCTAD y todos los demás hechos que surgieran durante el examen del tema por la CNUDMI porque ello sería necesario para formarse juicios adecuados sobre las distintas cuestiones que se planteasen al formular proyectos particulares.

70. En conclusión, la mayoría de los representantes opinaron que la labor futura debía llevarse adelante con arreglo a las siguientes directrices :

a) Mantenimiento del principio de las Reglas de La Haya de que la responsabilidad del porteador debía basarse en la culpa;

b) Simplificación y refuerzo del mencionado principio mediante (por ejemplo) la supresión o modificación de las excepciones que exoneraban al porteador de responsabilidad por negligencia o culpa de sus empleados o agentes (véase artículo IV, párrafo 2 a) y b));

c) Simplificación y unificación de las normas sobre la carga de la prueba; con este fin, debía examinarse detenidamente la propuesta formulada en el párrafo 269 del informe del Secretario General.

71. Se hizo constar que muchos representantes tenían reservas o dudas en relación con algunos de los principios anteriores y que otros representantes estimaban que se precisaba más información antes de poder adoptar decisiones definitivas. En consecuencia, se acordó que el asunto debía ser objeto de un estudio más a fondo.

Labor futura

72. El Grupo de Trabajo tomó nota de que no había podido adoptar una decisión definitiva sobre todas las cuestiones sometidas a su consideración en el actual período de sesiones. En vista de la urgencia de completar rápidamente el trabajo pendiente sobre conocimientos

de embarque, la mayoría de los representantes expresaron la opinión de que convendría celebrar un período de sesiones extraordinario para completar las tareas encomendadas al actual período de sesiones. En este período de sesiones extraordinario debería darse prioridad a la cuestión básica de la responsabilidad del porteador. Se sugirió que una buena época para el período de sesiones extraordinario sería el otoño de 1972 y que preferiblemente la reunión debería durar dos semanas. Se convino en que la decisión final sobre la celebración de dicha reunión se tomase en el quinto período de sesiones de la CNUDMI.

73. El Grupo de Trabajo estimó asimismo que deberían abordarse nuevos temas además de los que se habían encomendado al actual período de sesiones. Se decidió que en el próximo período ordinario de sesiones, el Grupo de Trabajo abordase los temas restantes enumerados en la resolución aprobada por la CNUDMI en su cuarto período de sesiones³¹. Se acordó que debía prestarse especial atención a los temas que se refieren especialmente a la cuestión básica de la responsabilidad del porteador (véase párr. 71 *supra*).

74. Se decidió asimismo que se pidiese al Secretario General que preparara un informe formulando propuestas e indicando posibles soluciones en relación con dichos temas, y que se distribuyese este informe a los miembros del Grupo de Trabajo y a los observadores con antelación suficiente para poder examinarlo antes del próximo período de sesiones ordinario del Grupo de Trabajo.

75. Se pidió al Secretario General que, a fin de obtener la documentación necesaria para la preparación del mencionado informe, invitase a los gobiernos y a las organizaciones internacionales e intergubernamentales que desarrollan actividades en esta esfera a que hiciesen comentarios y sugerencias. Con este mismo fin, se invitó a los miembros del Grupo de Trabajo a que preparasen estudios y propuestas y los transmitiesen al Secretario General.

76. Asimismo, se pidió al Secretario General que preparase un informe, para examinarlo en el próximo período de sesiones ordinario, señalando otros problemas afines en el campo de los conocimientos de embarque marítimos no enumerados específicamente en la lista adoptada por la CNUDMI en su cuarto período de sesiones.

³¹ CNUDMI, Informe sobre su cuarto período de sesiones (1971), párr. 19; *ibid.*

Anexo

Responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga — Conocimientos de embarque : informe del Secretario General

INTRODUCCIÓN

1. La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) aprobó en su cuarto período de sesiones un programa de trabajo para el examen de las reglas y prácticas relativas a la

responsabilidad del porteador por la carga en el contexto de los conocimientos de embarque¹. Este programa de

¹ Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su cuarto período de sesiones (1971), *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo quinto período de sesiones, Suple-*