

5. Informe del Grupo de Trabajo sobre la Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo acerca de la labor realizada en su quinto período de sesiones (Nueva York, 5 a 16 de febrero de 1973) (A/CN.9/76)*

INDICE

	Párrafos		Párrafos
INTRODUCCIÓN	1-8	III. CAMBIO DE RUTA	45-55
I. LIMITACIÓN UNITARIA DE RESPONSABILIDAD	9-29	A. Introducción	45-49
A. Introducción	9-15	B. Examen por el Grupo de Trabajo	50-53
B. Examen por el Grupo de Trabajo	16-25	C. Informe del Grupo de Redacción	54
C. Informe del Grupo de Redacción	26-29	D. Examen del informe del Grupo de Redacción	55
D. Examen del informe del Grupo de Redacción	27-29	IV. EL PLAZO DE PRESCRIPCIÓN	56-72
II. TRANSBORDO	30-44	A. Introducción	56-57
A. Introducción	30-32	B. Examen por el Grupo de Trabajo	58-64
B. Examen por el Grupo de Trabajo	33-37	C. Informe del Grupo de Redacción	65
C. Informe del Grupo de Redacción	38	D. Examen del informe del Grupo de Redacción	66-72
D. Examen del informe del Grupo de Redacción	39-44	V. LABOR FUTURA	73-78

Introducción

1. El Grupo de Trabajo sobre la Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo fue creado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) en su segundo período de sesiones, celebrado en marzo de 1969. El Grupo de Trabajo fue ampliado por la Comisión en su cuarto período de sesiones y actualmente está integrado por los siguientes 21 miembros de la Comisión: 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. En su tercer período de sesiones¹, el Grupo de Trabajo decidió dedicar el quinto período de sesiones a un examen de los temas enumerados en la resolución aprobada por la CNUDMI en su cuarto período de sesiones que no habían sido aún estudiados por el Grupo de Trabajo, en su cuarto período de sesiones². Estos temas eran: 1) limitación unitaria de responsa-

bilidad, 2) transbordo, 3) cambio de ruta, 4) plazo de prescripción, 5) definiciones del artículo 1 del convenio, y 6) eliminación de las cláusulas nulas de los conocimientos de embarque.

3. El Grupo de Trabajo celebró su quinto período de sesiones en Nueva York, del 5 al 16 de febrero de 1973.

4. Diecisiete miembros del Grupo de Trabajo estuvieron representados en el período de sesiones³. Asistieron también al período de sesiones los siguientes miembros de la Comisión: Guyana e Irán, y observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales: la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), la Cámara de Comercio Internacional, la Cámara Internacional de Navegación Marítima, el Comité Marítimo Internacional y la Unión Internacional de Seguros de Transportes.

5. El Grupo de Trabajo eligió por aclamación la siguiente Mesa:

Presidente: Sr. José Domingo Ray (Argentina).

Vicepresidente: Sr. Stanislaw Suchorzewski (Polonia).

Relator: Sr. L. H. Khoo (Singapur).

6. El Grupo de Trabajo dispuso de los siguientes documentos:

1) Programa Provisional y anotaciones (A/CN.9/WG.III/R.2).

2) "Memorando sobre la estructura de un posible nuevo convenio sobre transporte de mercancías por mar", presentado por la delegación de Noruega (A/CN.9/WG.III/WP.9).

3) Informe del Secretario General titulado "Segundo informe sobre la responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque" (limitación unitaria de responsabilidad;

* 28 de febrero de 1973.

¹ Informe del Grupo de Trabajo sobre la Reglamentación Internacional de 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; Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV) (citado aquí como Grupo de Trabajo (informe sobre el tercer período de sesiones)).

² Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su cuarto período de sesiones (1971), *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo sexto período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/8417), párr. 19, Anuario de la CNUDMI, vol. II: 1971, primera parte, II, A (citado aquí como CNUDMI, informe sobre el cuarto período de sesiones (1971)), Informe del Grupo de Trabajo sobre la Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo sobre la labor realizada en su cuarto período (extraordinario) de sesiones, celebrado en Ginebra del 25 de septiembre al 6 de octubre de 1972 (A/CN.9/74, reproducido en el presente volumen, segunda parte, IV, 1 *supra*) (citado en el presente informe como Grupo de Trabajo, informe sobre el cuarto período de sesiones).

³ Todos los miembros del Grupo de Trabajo estuvieron representados en el período de sesiones con excepción de Chile, España, Ghana y Zaire.

transbordo; cambio de ruta; plazo de prescripción, definiciones, cláusulas nulas) (A/CN.9/WG.III/WP.10, vols. I a III)*.

4) Respuestas de los gobiernos y de las organizaciones internacionales al segundo cuestionario sobre responsabilidad de los portadores por pérdida de las mercaderías o daños a éstas en el contexto de los conocimientos de embarque (A/CN.9/WG.III/WP.10/Add.1 y Add.2).

5) Informe del Secretario General titulado "Determinación de problemas en materia de conocimientos de embarque marítimos cuyo estudio podría profundizarse" (A/CN.9/WG.III/R.1).

7. El Grupo de Trabajo aprobó el siguiente programa:

1. Apertura del período de sesiones.
2. Elección de la Mesa.
3. Aprobación del programa.
4. Examen de los temas de fondo elegidos por el Grupo de Trabajo en sus períodos de sesiones tercero y cuarto para tratarlos en el quinto período de sesiones.
5. Trabajos futuros.
6. Aprobación del informe.

8. El Grupo de Trabajo decidió utilizar el informe del Secretario General titulado "Segundo informe sobre la responsabilidad de los portadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque" (llamado en adelante "Segundo informe del Secretario General (A/CN.9/WG.III/WP.10, vols. I a III)) como documento de trabajo. En ese informe el Secretario General examinaba los siguientes temas: limitación unitaria de responsabilidad (parte I); transbordo (parte II); cambio de ruta (parte III); el plazo de prescripción (parte IV); definiciones del artículo 1 del Convenio (parte V); eliminación de las cláusulas nulas de los conocimientos de embarque (parte VI). El informe del Secretario General se agrega al presente informe en una adición (A/CN.9/76/Add.1)*.

I. Limitación unitaria de responsabilidad

A. INTRODUCCIÓN

9. Entre los temas que decidió estudiar la Comisión figura el de la "limitación unitaria de responsabilidad". Este punto fue examinado en la parte I del segundo informe del Secretario General (A/CN.9/76/Add.1)*. Atendiendo a las sugerencias formuladas en el cuarto período de sesiones del Grupo de Trabajo, el informe se refería principalmente a la estructura y enfoque de las normas sobre limitación de la responsabilidad, a diferencia de la cuantía monetaria de las limitaciones.

10. Como se señaló en el informe, el párrafo 5 del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924 establecía un límite máximo a la responsabilidad del portador o buque de 100 libras esterlinas "por bulto o unidad"⁴.

El Protocolo de Bruselas de 1968 reemplazaría esa norma única por una norma doble. Con arreglo al inciso a) del artículo 2 del Protocolo, el límite de responsabilidad era o bien: 1) 10.000 francos "por bulto o unidad" o 2) 30 francos "por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas", siendo aplicable el límite más elevado⁵. Se señaló que la primera de estas normas se aplicaba a los bultos o unidades relativamente livianos; si un bulto o unidad pesaba 334 kilos o más, la segunda norma daba el límite más elevado (y, por consiguiente, el aplicable).

11. En el informe (parte I, párrafos 12 a 31) se trataban problemas de interpretación planteados por la norma "por bulto o unidad" y se exponían tres variantes en relación con esos problemas. Con arreglo a la variante I (*id.* párrafo 23), cuando las mercancías no fueran transportadas en un "bulto" (por ejemplo, cargas a granel), la norma aplicable sería la "unidad de flete". En el informe (*id.* párrafo 24) se analizaban los problemas de interpretación que podría plantear la norma de la "unidad de flete" y en las variantes II-A y II-B se daban textos conforme a los cuales no sería aplicable esta norma: el texto sugerido en la variante II-A era "por bulto u otra unidad de carga" y en la variante II-B "por unidad de embarque".

12. También se trataban en el informe algunos problemas que planteaba la norma "por bulto o unidad" en el transporte en contenedores. La cuestión fundamental era de si el contenedor constituía un solo bulto o unidad, independientemente de los artículos que fueran en su interior, o si cada artículo de carga en el interior del contenedor constituía un bulto o unidad (*id.* párrafo 18). Se señaló especialmente el inciso c) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas que dice lo siguiente:

"c) Cuando se utilicen para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o cualquier dispositivo similar, todo bulto o unidad que según el conocimiento vaya embalado en tal dispositivo se considerará como un bulto o una unidad a los efectos de este párrafo. Fuera de este caso, tal dispositivo se considerará como el bulto o unidad."

13. En relación con el inciso c) del artículo 2, se señaló en el informe la cuestión de si el propio contenedor, en caso de ser proporcionado por el cargador, constituiría otro bulto o unidad, de suerte que el límite de responsabilidad se vería aumentado cuando dicho contenedor resultase dañado o perdido durante el transporte. Se presentó un proyecto de enmienda para aclarar esa cuestión. (Informe, parte I, párr. 20.)

14. El informe se refería también especialmente a las propuestas de que no se emplease la norma "por bulto o unidad" para limitar la responsabilidad; según esas propuestas, la norma única debía ser la del peso ("— francos por kilogramo").

15. También se destacaron los problemas de interpretación que podrían plantearse conforme a la disposición del Protocolo de Bruselas que prescribía un

* Reproducido en el presente volumen, segunda parte, IV, 4 *supra*.

⁴ Convenio Internacional para la unificación de ciertas normas relativas a los conocimientos de embarque (Sociedad de las Naciones, *Treaty Series*, vol. CXX, pág. 157, No. 2764), reproducido en el *Registro de textos de convenciones y otros instrumentos relativos al derecho mercantil internacional*, vol. II, cap. II, 1 (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.73.V.3).

⁵ Protocolo para modificar el Convenio Internacional para la unificación de ciertas normas relativas a los conocimientos de embarque, aprobado en febrero de 1968, reproducido en el *Registro de textos de convenciones y otros instrumentos relativos al derecho mercantil internacional*, vol. II, cap. II, 1 (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.73.V.3).

límite monetario “por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas”. Se sugirió que tal vez fuera útil establecer una distinción entre 1) *pérdida* total o parcial de las mercancías y 2) *daño* a las mercancías; un proyecto de disposición a este efecto, basado en las disposiciones del Convenio Internacional referente al transporte de mercaderías por ferrocarril (Convenio CIM)⁶, y de la Convención sobre el contrato de transporte internacional de mercaderías por carretera (Convención CMR)⁷, figuraba en el informe (variante III-B, informe, parte I, párrafo 38). Se señaló que una aclaración de este tenor podría ser útil independientemente de que la norma basada en el peso de las mercancías fuera la norma única o formase parte de una norma doble.

B. EXAMEN POR EL GRUPO DE TRABAJO

1. La norma fundamental de limitación de la responsabilidad

16. El Grupo de Trabajo consideró los criterios adoptados en las propuestas de variante que figuraban en el informe del Secretario General. Hubo acuerdo general en que cualquier sistema para determinar el límite máximo de responsabilidad de los porteadores debía incluir una norma basada en el peso (____ francos por kilogramo). Varios representantes preferían que se adoptara el peso como norma única para la limitación de la responsabilidad del porteador. Un representante señaló que sería aceptable o bien un sistema basado en el peso únicamente o bien un sistema basado en el peso y en los bultos o unidades como el previsto en el inciso a) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas de 1968.

17. Los representantes que eran partidarios del peso como norma única para determinar el límite de responsabilidad del porteador señalaron que el sistema de limitación adoptado debía ser simple y claro para que no diese lugar a controversias. Desde ese punto de vista, la norma “por bulto o unidad” del Convenio de Bruselas de 1924 no había resultado satisfactoria y, además, había sido interpretada en diversas formas. A esto se sumaba que, como cada vez se recurría más al transporte combinado, las normas de limitación para los porteadores marítimos debían estar en armonía con el sistema de limitación por peso utilizado en otras esferas del transporte. Uno de esos representantes dijo que se carecía de experiencia respecto del sistema dual porque el Protocolo de Bruselas de 1968 no había entrado en vigor, mientras que el sistema que sólo tenía en cuenta el peso había funcionado bien en otras esferas del transporte y no había dado lugar a muchos litigios; en cambio, la limitación por bulto o unidad había causado dificultades en la práctica, y daba origen a litigios. Ese representante también señaló la injusticia del sistema dual, que se concentraba en el tamaño y forma de las mercancías más bien que en su cantidad o valor. Se sugirió que con arreglo a una norma única de peso podía resolverse el problema de las mercancías de elevado valor y poco peso, estableciendo un límite mínimo concreto de responsabilidad.

18. Sin embargo, la mayoría de los representantes eran partidarios de que se mantuviese el sistema dual consagrado en el inciso a) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas de 1968. Esos representantes señalaron que dicho sistema tenía la ventaja de la flexibilidad en cuanto tenía en cuenta los bultos relativamente livianos pero de considerable valor: un sistema único basado sólo en el peso podría funcionar en perjuicio del cargador cuando se tratara de una carga de elevado valor y poco peso. Además, dicho sistema haría necesario declarar el peso de cada bulto embarcado.

2. Disposición relativa a los contenedores

19. Una cuestión relacionada con el límite de responsabilidad “por bulto o unidad” era la del efecto de la agrupación de bultos en un contenedor. Hubo acuerdo general en que si el sistema de limitación de responsabilidad incluía la norma “por bulto o unidad”, dicha norma debía ser completada por una disposición sobre los contenedores, con arreglo a las líneas generales del inciso c) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas de 1968 (citado en el párrafo 12 *supra*).

20. Un representante propuso, en relación con los contenedores, una disposición según la cual sólo sería aplicable la norma del peso cuando el cargador (a diferencia del porteador) hubiera embalado el contenedor. Otros representantes que preferían el sistema dual dijeron que esa disposición sería incompatible con dicho sistema, y se sugirió que esta propuesta discriminaría contra los usuarios que embalaban los contenedores, a menudo alentados a ello por los porteadores.

3. Otros asuntos

21. El Grupo de Trabajo examinó la cuestión de si las normas sobre limitación de responsabilidad se aplicarían a los empleados y agentes del porteador. El Grupo de Trabajo apoyó en general la adopción de una norma basada en el párrafo 2) del artículo 3 del Protocolo de Bruselas de 1968, con arreglo a la cual el empleado o agente podía prevalerse de los mismos límites de responsabilidad que el porteador.

22. El Grupo de Trabajo debatió también la cuestión de si las limitaciones de la responsabilidad debían eliminarse respecto de los daños causados intencional o temerariamente, o por otros actos dolosos. Uno de los problemas era el de si el dolo de los agentes o empleados del porteador debía dejar sin efecto la limitación de la responsabilidad aplicable al porteador. Varios representantes consideraban que el porteador debía ser plenamente responsable por esa conducta de sus empleados o agentes en el ejercicio de sus funciones; se sugirió que cualquier otra norma sería difícil de aplicar porque los porteadores modernos realizaban la mayor parte de sus actividades por conducto de agentes y empleados. En cambio varios representantes estimaban que la limitación de la responsabilidad aplicable al porteador no debía quedar sin efecto debido a los actos de los agentes o empleados del porteador. Aunque muchos tipos de actos dolosos (como el hurto) no serían cometidos por los empleados o agentes en el ejercicio de sus funciones y en el contexto del dolo, el criterio del “ejercicio de las funciones” era difícil de aplicar. En cuanto al hurto, algunos representantes consideraban que podía ser

⁶ Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 241, No. 3442.

⁷ Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 399, No. 3742.

cometido en el “ejercicio de las funciones” de un empleado o agente.

23. El Grupo de Trabajo discutió las diferencias entre la conducta intencional y la conducta temeraria. Algunos representantes señalaron que ambos tipos de conducta del porteador o sus empleados o agentes debían privar al porteador de la protección de las disposiciones sobre limitación de responsabilidad. Otros representantes eran partidarios de limitar la eliminación del límite a los casos de conducta intencional o dolo, alegando que una norma relativa a la conducta “temeraria” era vaga y difícil de aplicar.

24. Se sugirió que otro método posible para tratar esta cuestión sería elevar el límite de limitación y suprimir toda disposición que se refiriera a la eliminación del límite. Se señaló que la aceptación de dicha propuesta de una limitación “inquebrantable” dependería de la suma establecida como límite máximo.

25. El Grupo de Trabajo consideró también las consecuencias de las declaraciones falsas del cargador acerca de la naturaleza y el valor de las mercancías en relación con el inciso h) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas de 1968, que dispone que el porteador no será responsable por las mercaderías perdidas o dañadas si en el conocimiento de embarque el cargador ha hecho a sabiendas una declaración falsa de su naturaleza o de su valor. Se señaló que si esa norma se aplicase literalmente resultaría demasiado severa porque eximiría al porteador de responsabilidad por toda culpa propia. Se sugirió que una interpretación correcta de la norma sería que dicha declaración falsa del cargador tendría meramente el efecto de invalidar la declaración del cargador sobre la naturaleza y valor de las mercancías. Se sugirió además que las normas de derecho nacional podrían ser adecuadas para este fin.

C. INFORME DEL GRUPO DE REDACCIÓN

26. El Grupo de Trabajo, tras examinar diversos enfoques de la limitación de responsabilidad del porteador, decidió crear un Grupo de Redacción para que preparase disposiciones sobre este tema así como sobre otros que iban a ser examinados en el quinto período de sesiones⁸. El informe del Grupo de Redacción sobre la limitación de responsabilidad del porteador, junto con dos enmiendas del Grupo de Trabajo⁹ al texto del proyecto de disposiciones propuesto, se reproduce a continuación:

⁸ El Grupo de Redacción estuvo compuesto por los representantes de Argentina, Estados Unidos de América, Francia, India, Japón, Nigeria, Noruega, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Unida de Tanzania y Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas. El Grupo de Redacción eligió Presidente al Sr. E. Chr. Selvig (Noruega).

⁹ Las enmiendas hechas por el Grupo de Trabajo son las siguientes: a) la disposición que figuraba originalmente como párrafo 5 del artículo A pasó a ser artículo C; por consiguiente, el párrafo 6 del artículo A pasó a ser el párrafo 5; b) se suprimieron los corchetes del párrafo 1 del artículo B. El uso de tales corchetes se explica en el párrafo 12 del informe del Grupo de Redacción. El Grupo de Trabajo decidió también suprimir las siguientes palabras que formaban inicialmente la segunda frase del párrafo 3 del artículo B: “No obstante, el porteador o cualquiera de esas personas, deberá pagar una indemnización adicional de acuerdo con lo dispuesto en el párrafo [5] del artículo [A]” (actual artículo C).

PARTE I DEL INFORME DEL GRUPO DE REDACCIÓN: LIMITACIÓN UNITARIA DE RESPONSABILIDAD

1. El proyecto que figura a continuación está concebido para aplicar las decisiones siguientes del Grupo de Trabajo:

a) El Grupo de Trabajo decidió mantener el sistema doble de limitación de responsabilidad, adoptado en el artículo 2 del Protocolo de Bruselas de 1968, por el que el límite de la responsabilidad del porteador se fijaba sobre la base de una cantidad determinada: 1) por bulto o unidad, o 2) por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, siendo aplicable el límite más elevado.

b) El Grupo de Trabajo acordó que en el Convenio se debería tener en cuenta el uso de contenedores y, en consecuencia, decidió mantener el principio fijado en el inciso c) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas de 1968 por el que se dio efecto a la enumeración en el conocimiento de embarque de los bultos o unidades embalados en el contenedor. El Grupo de Trabajo también decidió que un dispositivo de transporte, tal como un contenedor, cuando hubiera sido suministrado por el cargador, se consideraría un bulto separado; esta norma se debía seguir independientemente de que se hubieran enumerado los bultos o unidades en el conocimiento de embarque.

2. Para lograr estos objetivos el Grupo de Redacción recomienda el siguiente texto:

Artículo A

1. La responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercaderías estará limitada a una suma equivalente a _____ francos por bulto u otra unidad de carga transportada o a _____ francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas si esta cantidad es mayor.

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

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

b) En los casos en que el propio dispositivo se haya perdido o dañado, dicho dispositivo, cuando haya sido suministrado por el cargador, será considerado una unidad aparte de carga transportada.

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

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

[5. Por convenio entre el porteador y el cargador, podrá fijarse un límite de responsabilidad superior al establecido en el párrafo 1.]

Artículo B

1. Las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad establecidas en el presente Convenio serán aplicables a toda acción contra el porteador para la indemnización de las pérdidas o daños (o retraso) de las mercancías que sean objeto de un contrato de transporte, se funde la acción en responsabilidad contractual o en responsabilidad extracontractual.

2. Si se ejerce tal acción contra un empleado o agente del porteador, tal empleado o agente podrá prevalerse de las

exoneraciones y limitaciones de responsabilidad que el porteador pueda invocar conforme al presente Convenio si demuestra que actuó en el ejercicio de sus funciones.

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

Artículo C

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

Notas sobre el proyecto de disposiciones propuesto

3. Por lo que respecta al párrafo 1 del artículo A, el Grupo de Redacción ha considerado la posibilidad de redactar un texto más detallado encaminado a hacer una distinción clara entre la responsabilidad por 1) pérdida total o parcial y 2) daño de todas las mercancías o de parte de ellas. No obstante, se ha decidido que este texto es suficiente y que con una redacción más detallada no se mejoraría el texto del Protocolo de Bruselas.

4. El párrafo 2 del artículo A sirve como otra definición de las opciones expuestas en el párrafo 1 con respecto a "bulto u otra unidad de carga transportada" y no excluye el recurso a la opción basada en el peso bruto. Este párrafo comprende el principal objetivo del inciso c) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas de 1968, es decir, evitar la disminución de la responsabilidad del porteador, cuando bultos distintos están embalados en contenedores. En este párrafo se dispone también que cuando el propio contenedor se haya perdido o dañado, el contenedor, cuando no sea propiedad del cargador o haya sido suministrado por éste, se considerará como una unidad aparte.

5. Los representantes de Nigeria y Noruega reservaron su posición con respecto a los párrafos 1 y 2 del artículo A y propusieron que se reemplazaran estos párrafos por la disposición siguiente:

"La responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías estará limitada a una suma equivalente a [...] francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas."

6. El párrafo 3 del artículo A del proyecto propuesto sigue el texto de la primera frase del inciso d) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas de 1968.

7. El párrafo 4 del artículo A trata de cuestiones que figuran en la segunda frase del inciso d) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas de 1968. El Grupo de Redacción observó que en el Protocolo de Bruselas la fecha de conversión de la cantidad concedida se dejaba al arbitrio del tribunal que conociera del caso. Con miras a mantener la uniformidad, el proyecto propuesto dispone que la conversión se realizará en la fecha en que se dicte el fallo o la sentencia arbitral. El proyecto se refiere también a la conversión, a la moneda del Estados del tribunal o del tribunal arbitral que conozca del caso, sobre la base del valor oficial de esa moneda. Un representante ha reservado su posición con respecto a la inclusión en el concepto de un valor oficial de esa moneda como base para la conversión.

8. El Grupo de Redacción ha considerado la posibilidad de incluir una disposición referente a la fecha para convertir a moneda nacional, en los casos en que las partes resuelvan sus diferencias sin recurrir a litigio judicial o a arbitraje. El Grupo de Redacción no aprobó este enfoque. A este respecto, se señala que criterio seguido por el Grupo de Redacción, al referirse sólo a situaciones de litigio judicial o arbitraje, adopta

modalidades similares a las de otras convenciones en esta esfera.

9. El párrafo 5 del artículo A dispone que el porteador y el cargador podrán, de común acuerdo, aumentar el límite de la responsabilidad del porteador. Este párrafo recoge el contenido de la primera parte del inciso a) del artículo 2 y el inciso g) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas. Esta disposición figura entre corchetes debido a que esa redacción puede no ser necesaria en vista de la norma general sobre el derecho del porteador a aceptar un aumento de su responsabilidad, consignada en el artículo 5 del Convenio de Bruselas de 1924. Sin embargo, esta redacción entre corchetes se ha incluido en esta etapa en espera de lo que se decida sobre las disposiciones generales relativas al derecho del porteador a aumentar su responsabilidad.

10. El Grupo de Redacción ha llegado a la conclusión de que no es necesario establecer una norma sobre el valor probatorio de una declaración u otro acuerdo para fijar el valor de las mercancías (inciso f) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas).

11. El Grupo de Redacción ha considerado también la posibilidad de mantener una norma como la que figura en el inciso h) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas que dice: "Ni el porteador ni el buque serán en ningún caso responsables de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas si en el conocimiento el cargador ha hecho a sabiendas una declaración falsa de su naturaleza o de su valor." El Grupo de Redacción ha considerado que una disposición como la del inciso h) del artículo 2 del Protocolo podría interpretarse en el sentido de que el cargador que ha hecho a sabiendas una declaración falsa de la naturaleza o del valor de las mercancías no puede recuperar ninguna parte de su pérdida aún si ésta dimanara de culpa del porteador. A este respecto, el Grupo de Redacción ha llegado a la conclusión de que este problema está previsto en las normas generales del derecho de cada país, lo que restaría importancia a los acuerdos sobre un mayor valor con motivo de una declaración falsa.

12. El párrafo 1 del artículo B del proyecto figura entre corchetes porque el Grupo de Trabajo no lo consideró y, por lo tanto, el examen de la norma incluida en él no figuraba en el mandato del Grupo de Redacción. Esta disposición es parte integrante del párrafo 1 del artículo 3 del Protocolo de Bruselas y se convino en que debía incluirse provisionalmente para presentar un proyecto de texto lo más completo posible¹⁰.

13. El párrafo 2 del artículo B del proyecto se basa en general en el párrafo 2 del artículo 3 del Protocolo de Bruselas de 1968. Sin embargo, incorpora una redacción en armonía con la del artículo C de este proyecto, en cuanto a que el empleado o agente tiene derecho a invocar la limitación de responsabilidad sólo si prueba que ha actuado en el ejercicio de sus funciones.

14. El párrafo 3 del artículo B recoge el fondo del párrafo 3 del artículo 3 del Protocolo de Bruselas de 1968.

15. El artículo C responde a los problemas relativos a las circunstancias en que no se aplica la limitación de la responsabilidad. Este artículo difiere del inciso e) del artículo 2 del párrafo 4 del artículo 3 del Protocolo de Bruselas de 1968 en que, según la disposición del artículo C, el porteador no puede limitar su responsabilidad por los actos de sus empleados y agentes cuando esos actos sean dolosos. Se ha convenido en utilizar el concepto de "dolo" por estimarlo la fórmula de conciliación más aceptable al fijar la norma para medir el tipo de actividad que excluiría la limitación de la responsabilidad.

D. EXAMEN DEL INFORME DEL GRUPO DE REDACCIÓN

27. El Grupo de Trabajo examinó el informe del Grupo de Redacción que acabamos de citar¹¹. Una

¹⁰ Véase la nota 9 *supra*.

¹¹ Véase la nota 9 *supra*.

mayoría del Grupo de Trabajo aprobó el informe, incluido el proyecto de disposiciones propuesto.

28. Respecto de varios párrafos de dicho proyecto de disposiciones se hicieron los comentarios, propuestas y reservas siguientes:

a) Con respecto al párrafo 2 del artículo A un representante formuló reservas y propuso el siguiente texto como alternativa:

“No obstante lo dispuesto en el párrafo 1, cuando se utilicen para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o cualquier dispositivo similar de transporte, no se utilizará la suma por bulto u otra unidad de carga transportada mencionada en el párrafo 1 como base para limitar la responsabilidad del porteador o de sus empleados o agentes, o del buque.”

b) Respecto del párrafo 4 del artículo A, un representante reservó su posición y declaró que tal disposición ocasionaría muchos litigios ya que deja amplio margen para controversias. Este representante señaló en particular que dicha disposición no preveía una conversión general a una moneda nacional como sucedía con la Convención de Varsovia y otras convenciones;

c) Varios representantes formularon reservas respecto del artículo C. Se indicó que esta disposición causaría muchas complicaciones y que era injusta para el porteador debido a su responsabilidad subsidiaria por la conducta dolosa de sus empleados y agentes. Varios representantes dijeron que preferían el criterio adoptado en los artículos 2 e) y 3 4) del Protocolo de Bruselas de 1968. Los observadores de las organizaciones internacionales no gubernamentales, apoyando la retención de las disposiciones del Protocolo de Bruselas de 1968, indicaron que las palabras “en el ejercicio de sus funciones” causarían graves dificultades de interpretación, ocasionando de esta forma muchos litigios. Eran también de la opinión de que la disposición propuesta iba contra la tendencia moderna a favor de establecer límites máximos, y además produciría una subida de las pólizas de seguro pagadas en la actualidad. Se señaló que esa disposición era consecuencia de las negociaciones del Grupo de Redacción mencionadas en su informe sobre este tema. Dos representantes estimaban que este artículo podría ser innecesario si finalmente se establecía en el artículo A un límite de responsabilidad suficientemente alto; no obstante, uno de esos representantes se declaró en desacuerdo con las conclusiones de los citados observadores en cuanto a la subida de las pólizas de seguro. Otro representante opinaba que este artículo debería limitarse al daño doloso. Sin embargo, el Grupo de Trabajo se declaró en general a favor de este artículo como adecuada solución de transacción.

29. Un representante, apoyado por otro, propuso que se agregasen tres nuevos párrafos al artículo A del proyecto de disposiciones propuesto. Esa adición diría lo siguiente:

“6. Cuando el cargador haya declarado el valor de las mercancías antes de que hayan sido recibidas por el porteador y especificadas en el conocimiento de embarque, no se aplicarán los límites de responsabilidad previstos en el párrafo 1, y tal declaración incorporada en el conocimiento de embarque constituirá una prueba *prima facie* del valor de las mercancías.

“7. Si el cargador ha fijado a sabiendas en el conocimiento de embarque un valor que es considerablemente superior al valor real de las mercancías, el porteador no responderá de la pérdida o daños causados a las mercancías.

“8. A menos que el cargador haya declarado por escrito el carácter (o descripción) exactos del valor de las mercancías antes de que las reciba el porteador, éste no responderá de cualesquiera pérdida o daños causados a las mismas.”

El representante que la presentó dijo que esta propuesta establecería los principios generales necesarios sobre la declaración de valor hecha por el cargador y que tenía por objeto impedir que éste hiciese intencionalmente declaraciones falsas. En cambio, todos los demás representantes que hablaron se opusieron a la inclusión de esos párrafos. Se dijo que causarían problemas en vez de resolverlos. Se señaló también que la cuestión de las declaraciones falsas hechas por el cargador, tales como la declaración falsa sobre el valor de las mercancías, debía dejarse al derecho nacional. Un representante declaró que se oponía a esos párrafos porque, a su juicio, contenían disposiciones de carácter esencialmente penal. Se señaló también que el Grupo de Redacción había examinado cuidadosamente la inclusión de tales disposiciones pero que las había rechazado (párrafos 10 y 11 de la parte I del informe del Grupo de Redacción).

II. Transbordo

A. INTRODUCCIÓN

30. En la parte II del segundo informe del Secretario General¹² se examinaron los problemas que planteaba el transbordo. En dicho informe se analizaron las cuestiones jurídicas del transbordo y sus posibles soluciones en las dos situaciones siguientes:

a) La primera situación, caracterizada por el conocimiento de embarque “directo”, se da cuando el transbordo a un segundo porteador se conviene específicamente en el momento del embarque. Por ejemplo, un cargador de Bombay que vaya a enviar mercancías a Tokio puede celebrar un contrato con un porteador por el cual el porteador contratante se compromete a transportar las mercancías en su buque hasta Sidney y en Sidney transbordar las mercancías a otro porteador para que las transporte desde Sidney a Tokio. En un contrato de este tipo, el anverso del conocimiento de embarque se cubriría de la forma siguiente: “Puerto de carga: *Bombay*; Puerto de descarga: *Sidney*; Destino final: *Tokio*”. En el informe se señaló, además, que en un conocimiento de embarque de este tipo generalmente iría incluida una cláusula según la cual el porteador contratante con respecto al transbordo efectuado después del puerto de descarga del buque (es decir, Sidney), actúa sólo como agente y no responde de la pérdida o daños causados a las mercancías, aunque haya cobrado el flete por la totalidad del transporte.

b) La segunda situación se da cuando el contrato de transporte no contiene ninguna estipulación concreta respecto del transbordo. Por ejemplo, cuando las

¹² A/CN.9/WG.III/WP.10, Vol. II, reproducido en el presente volumen, segunda parte, IV, 4 *supra*.

mercancías son cargadas en Bombay y tienen como destino final Tokio. El anverso del conocimiento de embarque se llenaría entonces de la forma siguiente: "Puerto de carga: *Bombay*; Puerto de descarga: *Tokio*". No obstante, el informe señaló que en el conocimiento de embarque iría generalmente incluida una cláusula según la cual "si se ha concertado de antemano expresamente, o de otro modo, el porteador tendrá libertad para transportar las mercancías a su puerto de destino por el buque citado u otro buque o buques" y la responsabilidad del porteador contratante "quedará limitada a la parte del transporte realizada por él en buques bajo su gestión".

31. El informe del Secretario General señaló que el Convenio de Bruselas de 1924 y el Protocolo de Bruselas de 1968 no contienen disposiciones sobre los efectos de tales cláusulas de transbordo. Respecto de los casos en que, por ejemplo, las mercancías se cargan en el puerto A (digamos Bombay), son transbordadas, a otro porteador en el puerto B (digamos Sidney) y son descargadas en su destino final en el puerto C (digamos Tokio), se debatieron las siguientes cuestiones: 1) la responsabilidad del porteador contratante ¿debe terminar en el lugar de transbordo (puerto B), o debe continuar hasta el puerto de destino final (puerto C)? 2) ¿Qué normas deben regir la responsabilidad del porteador sucesivo respecto del transporte del puerto B al puerto C? Por ejemplo: a) si el Estado del puerto A es parte en una convención internacional pero el Estado del puerto B no es parte en la misma y si el conocimiento de embarque contiene una estipulación según la cual el transporte inicial termina en el puerto B, ¿debe concluirse que la convención es inaplicable al transporte desde el puerto B hasta el puerto C?; b) si la convención es aplicable durante todo el transporte, ¿debe el porteador sucesivo (y más concretamente el porteador último, que entrega las mercancías) responder ante el propietario de la carga con arreglo a las normas de la Convención del transporte desde B hasta C?, o ¿debe el porteador que entrega las mercancías responder del transporte desde A hasta C, sujeto al reembolso por el porteador contratante (o un porteador intermedio) de las pérdidas de que fuese responsable?

32. El informe del Secretario General (parte II, párrs. 20 a 26) analiza las normas legales sobre las cuestiones precedentes establecidas en las convenciones internacionales que rigen el transporte por vía aérea (Convención de Varsovia), por carretera (Convención CRM) y por ferrocarril (Convenio CIM). El informe (*idem*, párrs. 35 a 40) propone distintos proyectos de disposiciones sobre las normas relativas al período durante el cual el porteador es responsable elaborados por el Grupo de Trabajo en su tercer período de sesiones¹³. Según una de las variantes (variante A) el porteador contratante responderá, con arreglo a la Convención, del transporte efectuado desde el puerto de embarque (puerto A) hasta el puerto de destino (puerto C) según el típico conocimiento de embarque (directo), descrito en el párrafo 30 a) *supra*, así como después del transbordo en virtud de una cláusula general "facultativa" (o de opción) descrita en el párrafo 30 b) *supra*. Según la segunda variante (variante B), el por-

teador contratante responderá del transporte completo sólo cuando el transbordo se efectúe en virtud de una cláusula general "facultativa" (o de opción); según este proyecto de disposición, la responsabilidad del porteador contratante termina cuando el transbordo se efectúa en cumplimiento de una cláusula que lo prevé específicamente en el conocimiento de embarque, como sucede con el conocimiento de embarque directo descrito en el párrafo 30 a). El informe propone también (párr. 41) un proyecto de disposición sobre la responsabilidad del porteador sucesivo con arreglo a la Convención.

B. EXAMEN POR EL GRUPO DE TRABAJO

33. El Grupo de Trabajo estudió la responsabilidad del porteador contratante después del transbordo en los dos tipos de situaciones descritas en el párrafo 30, incisos a) y b) *supra*. En primer lugar, se examinó el transbordo efectuado por el porteador contratante en virtud de una cláusula general "facultativa" (o de opción). Véase el párrafo 30 b) *supra*. En general, se convino en que, si bien en virtud del contrato podría autorizarse tal transbordo efectuado en circunstancias razonables, el porteador contratante seguía respondiendo ante el propietario de la carga, con arreglo a las normas de la Convención, de la totalidad del transporte. Si las mercancías sufrieran daños después del transbordo, los gastos de reembolso al propietario de la carga no habría de seguir asumiéndolos el porteador, pues normalmente tendría derecho de recurso contra el porteador efectivo (denominado a veces "porteador anterior" o "porteador sucesivo").

34. Respecto del contrato de transporte en que se haya convenido específicamente o el transbordo para una parte determinada del transporte (como sucede con el conocimiento de embarque directo definido en el párrafo 30 a)), varios representantes expresaron la opinión de que la responsabilidad del porteador contratante debía terminar con el transbordo. Se señaló que ninguna norma jurídica obligaba al porteador a expedir conocimientos de embarque directos. Si se hiciera responsable de la totalidad del transporte al porteador contratante, éste podría negarse a expedir este tipo de conocimientos de embarque, y como consecuencia de ello, podría disminuir la posibilidad de disponer de un documento que había resultado ser útil para la transmisión y financiación de mercancías en el transporte marítimo.

35. Varios representantes expresaron la opinión de que lo se temía no se iba a realizar, ya que el porteador contratante continuaría considerando financiera y comercialmente ventajoso expedir conocimientos de embarque directos. En los casos en que los daños se produjeran después del transbordo, el porteador contratante, aunque tuviera que reembolsar al cargador, podría dirigirse a su vez contra el porteador efectivo. Si en el transporte participasen una serie de porteadores, lo más conveniente para éstos sería distribuir la pérdida entre ellos en vez de obligar al cargador a tratar de descubrir en qué momento se habría producido el daño y entablar una acción contra uno de los porteadores efectivos, que podía estar muy alejado del cargador y que podía alegar, a su vez, que las mercancías habían sufrido los daños antes del transbordo. A

¹³ Informe del Grupo de Trabajo sobre el tercer período de sesiones, párr. 14.

este respecto, se destacó el aumento del uso de contenedores, que aumentaba para el cargador la dificultad de determinar quién de los porteadores era responsable de los daños causados a las mercancías.

36. En respuesta a lo anterior, se dijo que la norma general sobre la carga de la prueba adoptada por el Grupo de Trabajo ayudaría al cargador cuando hubiese dudas sobre cuál de los porteadores era responsable de los daños sufridos por la carga, pero, por otra parte, se expresaron dudas sobre si, a ese respecto, bastaría con la carga de la prueba.

37. El Grupo de Trabajo examinó también la cuestión de la responsabilidad del porteador efectivo. En general, se convino que en los dos tipos de transbordo examinados anteriormente, el porteador efectivo debería responder ante el propietario de la carga, con arreglo a la Convención, de la pérdida o daños ocurridos mientras las mercancías estaban a su cargo. Cuando el porteador contratante fuese también responsable, el propietario de la carga tendría la opción de dirigir su acción contra cualquiera de ellos, pero naturalmente no podría ser reembolsado dos veces por la misma pérdida.

C. INFORME DEL GRUPO DE REDACCIÓN

38. Todos los miembros convinieron en que, aunque se habían expresado opiniones divergentes respecto de algunos aspectos del tema, había suficiente base de acuerdo, que justificaba la remisión del tema al Grupo de Redacción. El Grupo de Redacción, después de haber examinado el tema, presentó el informe siguiente:

PARTE II DEL INFORME DEL GRUPO DE REDACCIÓN: TRANSBORDO

1. El Grupo de Redacción ha trabajado con arreglo a las bases siguientes: a) el Grupo de Trabajo decidió que el porteador contratante sería responsable por todo el transporte aunque encomendase a otra persona la ejecución de una parte del transporte con arreglo a una cláusula de opción a transbordo; b) en el Grupo de Trabajo se habían expresado opiniones divergentes acerca de si debía aplicarse la misma regla en los casos en que el contrato de transporte estableciera que una parte determinada del transporte mencionado en el contrato sería realizada por otro porteador. Durante las negociaciones en el Grupo de Redacción, pudo verse que sería posible llegar a un consenso general sobre las normas aplicables en ambos casos tomando como base los proyectos de disposiciones que figuran a continuación.

2. El Grupo de Redacción recomienda las siguientes disposiciones sobre transbordo:

Artículo D

1. Cuando el porteador haya ejercido la opción prevista en el contrato de transporte de encomendar la realización del transporte o de parte del mismo a otro porteador (*an actual carrier*), seguirá no obstante respondiendo de la totalidad del transporte de conformidad con las disposiciones de esta Convención.

2. El porteador efectivo (*actual carrier*) responderá también del transporte realizado por él de conformidad con las disposiciones de la presente Convención.

3. El total de las sumas exigibles al porteador y al porteador efectivo no excederá los límites previstos en la presente Convención.

4. Nada de lo dispuesto en este artículo irá en perjuicio de

cualquier derecho de recurso que pueda existir entre el porteador y el porteador efectivo.

Artículo E

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

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

Notas sobre el proyecto de disposiciones propuesto

3. Con respecto al párrafo 1 del artículo D, el Grupo de Redacción recomienda que en el artículo 1 de la Convención se definan expresamente los términos "porteador" (*carrier*) y "porteador efectivo" (*actual carrier*). "Porteador" podría definirse como la persona que celebró el contrato con el cargador; "porteador efectivo" podría definirse como cualquier otro porteador que participe en la realización del transporte.

4. El párrafo 2 del artículo D tiene por objeto asegurar al propietario de la carga el derecho a ejercer una acción contra el porteador efectivo, así como contra el porteador contratante, siempre que la pérdida o daños se produzcan cuando las mercaderías se hallen a cargo del porteador efectivo.

5. Los párrafos 3 y 4 no necesitan explicación.

6. El párrafo 1 del artículo E (con sujeción a la excepción del párrafo 2) hace aplicables las normas del artículo D, con arreglo a las cuales (entre otras cosas) el porteador responde de la totalidad del transporte (párr. 1) y el porteador "efectivo" responde del transporte por él realizado en los casos en que se haya convenido expresamente el transbordo en el conocimiento de embarque (conocimiento de embarque directo).

7. El párrafo 2 del artículo 1 dispone que el porteador contratante quedará exonerado de responsabilidad si demuestra que la pérdida o daños (o demora) se debió a acontecimientos ocurridos cuando las mercaderías se hallaban a cargo del porteador efectivo. Se ha aceptado esta disposición como parte de una transacción entre diversas opiniones expresadas en el Grupo de Trabajo sobre la regulación de la responsabilidad de los porteadores en los casos de transporte mediante conocimiento de embarque.

D. EXAMEN DEL INFORME DEL GRUPO DE REDACCIÓN

39. El Grupo de Trabajo examinó el citado informe del Grupo de Redacción y aprobó el artículo D del proyecto de disposición propuesto.

40. Con respecto al artículo D, un representante señaló que entendía que la frase "porteador efectivo" (*actual carrier*) se refería al porteador que reemplazaría al porteador contratante en la ejecución de todo o parte del contrato de transporte. Esa expresión debía definirse cuando se estudiaran las definiciones en el próximo período de sesiones.

41. En cuanto al artículo E del proyecto de texto propuesto por el Grupo de Redacción, muchos representantes hicieron objeciones al párrafo 2 de ese artículo. Si dijo que esa disposición no era en realidad un compromiso como se había dicho en el párrafo 7 de las notas del Grupo de Redacción (en el párr. 38

* Se agregaron los corchetes de acuerdo con una decisión del Grupo de Trabajo. Véase el párr. 43.

supra), sino que reflejaba las opiniones de aquellos representantes que estaban en favor de que se permitiera al porteador contratante limitar su responsabilidad, con arreglo a las disposiciones de un conocimiento de embarque directo, a sólo una parte del transporte. Se sostuvo que ese resultado sería incompatible con lo que esperaba el cargador a quien el porteador contratante expedía el conocimiento de embarque directo.

42. Otros representantes dijeron, en cambio, que el artículo E otorgaba ventajas considerables al dueño de la carga por las siguientes razones: a) las disposiciones del artículo promoverían el uso continuado del conocimiento de embarque directo en vez de forzar a cada porteador a expedir un conocimiento de embarque por la parte del transporte que le correspondiera; en consecuencia, el cargador podría obtener un conocimiento de embarque negociable que abarcaría todo el transporte; b) además, el porteador contratante no podía eximirse de su responsabilidad a menos que probase que los hechos que ocasionaron la pérdida se produjeron mientras las mercancías estaban en manos del porteador "efectivo"; c) además, de conformidad con las disposiciones del artículo E, el porteador sería igualmente responsable por la pérdida o daños producidos durante todo el período de terminal en el puerto de transbordo, mientras que no sería responsable si considerara que no podría asumir responsabilidad por las mercancías durante las operaciones subsiguientes de transporte y, en consecuencia, expediera un conocimiento de embarque que comprendiera solamente el transporte hasta el puerto de transbordo. Sin embargo, varios otros representantes opinaban que el porteador era responsable de las mercancías en el puerto de transbordo hasta que las hubiera tomado a cargo el porteador efectivo.

43. En vista de la oposición al párrafo 2 del artículo E, algunos representantes instaron a que se suprimiese y otros sugirieron que se colocara entre corchetes para que en un futuro período de sesiones del Grupo de Trabajo se pudiera volver a formular una norma a su respecto. Otros representantes dijeron que si se decidía emplear corchetes, debían abarcar todo el artículo E, ya que había quedado entendido que varios miembros del Grupo de Redacción habían aceptado el párrafo 1 del artículo E sólo si incluía el párrafo 2. Sin embargo, se señaló que dado que la mayoría de los miembros del Grupo de Redacción no aprobaba el párrafo 2 del artículo E con su texto actual, su inclusión entre corchetes podría dar la impresión errónea de que había una aprobación condicional. Un representante, apoyado por otros varios, dijo que si se volvía a examinar toda la cuestión preferiría que se usara la palabra "eximirse" en lugar de "exonerarse" en la segunda línea del párrafo 2 del artículo E. Se decidió incluir el informe del Grupo de Redacción en la forma en que había sido presentado al Grupo de Trabajo (con sujeción a la colocación de corchetes al comienzo y el fin del texto del artículo E), pero con la indicación de que eran más los miembros del Grupo de Trabajo que se oponían al párrafo 2 del artículo E que los que favorecían su inclusión.

44. Un representante presentó una disposición para reemplazar el párrafo 2 del artículo E que podría ser considerado como un compromiso cuando, en un futuro período de sesiones, el Grupo de Trabajo com-

pletara su consideración del tema. La disposición propuesta por este representante dice lo siguiente:

Artículo E

2. El porteador podrá exonerarse de responsabilidad por la pérdida o los daños sufridos por las mercancías debido a hechos ocurridos cuando dichas mercancías estaban a cargo del porteador efectivo con sujeción a las condiciones siguientes:
 - A. 1) Cuando el porteador efectivo haya sido declarado responsable de los daños sufridos por la carga y se haya ejecutado la sentencia correspondiente, o
 - 2) Cuando el porteador efectivo haya sido debidamente objeto de una acción ante los tribunales presentada por el cargador o el destinatario de conformidad con el artículo (), o
 - 3) Cuando el porteador efectivo haya sido debidamente objeto de una acción ante un tribunal arbitral presentada por el cargador o el destinatario de conformidad con el artículo ().
 - B. Corresponderá al porteador probar que las pérdidas o daños se produjeron en esa oportunidad.

III. Cambio de ruta

A. INTRODUCCIÓN

45. En la parte III del segundo informe del Secretario General se señala al analizar este punto que en el inciso 4) del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924 se dispone que el porteador "no será responsable de ninguna pérdida o daño" que resulte de 1) "ningún cambio de ruta razonable o 2) "ningún cambio de ruta para salvar o intentar el salvamento de vidas o bienes en el mar"¹⁴. Se sugirió que estas dos disposiciones planteaban problemas diferentes.

46. Con respecto a la primera, se observó que la norma por la que se libera al porteador de responsabilidad por todo "cambio de ruta razonable" había resultado difícil de interpretar y aplicar. Una razón para ello era que la ruta de transporte generalmente no se especificaba; por lo tanto, había una dificultad básica en definir el punto de partida para un "cambio de rutas". Se observó también que la consecuencia práctica más grave de un cambio de ruta era la demora en la llegada de las mercancías; esa demora podría causar: a) daños físicos a las mercancías (por ejemplo, el deterioro de un cargamento perecedero) o b) pérdidas económicas distintas de los daños físicos (por ejemplo, pérdidas resultantes de la imposibilidad de utilizar o revender las mercancías). En el informe se señalaba que el Convenio de Bruselas de 1924 no contenía disposición alguna sobre la responsabilidad de los porteadores marítimos por demoras y se señalaba la sugerencia tendiente a que el Grupo de Trabajo considerara por separado la cuestión de la demora¹⁵.

47. Con respecto a la disposición del inciso 4) del artículo 4 del Convenio de 1924 por la que se libera al porteador de responsabilidad por pérdidas o daños que resulten de todo "cambio de ruta razonable" (en

¹⁴ A/CN.9/76/Add.1, parte III, reproducido en el presente volumen, segunda parte, IV, 4 *supra*.

¹⁵ Informe del Secretario General sobre la determinación de problemas en materia de conocimientos de embarque marítimo cuyo estudio podría profundizarse, A/CN.9/WG.III/R.1, párrs. 6 a 8.

comparación con la disposición relativa al salvamento de vidas o bienes en el mar), en el informe del Secretario General se señalaba otra posible solución que incluía: 1) una presunción de que algunos propósitos determinados serían *prima facie* no razonables (párr. 33); 2) una disposición en el sentido de que corresponderá al porteador probar que el cambio de ruta era razonable (párr. 34), y 3) la supresión de la disposición general antes citada sobre el cambio de ruta contenida en el inciso 4) del artículo 4, junto con la consideración de una disposición relativa a la responsabilidad del porteador por la demora (párrs. 35 y 36)¹⁶.

48. En conexión con esta tercera posibilidad, se señaló la norma general sobre la responsabilidad y la carga de la prueba aprobada por el Grupo de Trabajo en su cuarto período de sesiones¹⁷, que es la siguiente:

“1. El porteador responderá de toda pérdida o daños que sufran las mercancías transportadas si el hecho que causó la pérdida o daño se produjo cuando las mercaderías estaban a su cargo de acuerdo con el artículo [], a menos que el porteador pruebe que él, sus auxiliares y agentes adoptaron todas las medidas racionalmente necesarias para evitar el accidente y sus consecuencias.”

49. Se señaló que, conforme a esta disposición, el porteador sería responsable de la pérdida o daños resultantes del cambio de ruta (al igual que de otras causas) a menos que “pruebe que él, sus auxiliares y agentes adoptaron todas las medidas racionalmente necesarias para evitar el accidente y sus consecuencias”. Se planteó la cuestión de determinar si se necesitaban disposiciones especiales sobre la responsabilidad del porteador en caso de cambio de ruta y sobre la carga de la prueba, además de la disposición general sobre la responsabilidad del porteador antes señalada, y de si la cuestión del cambio de ruta podía considerarse como parte de la cuestión general de la responsabilidad por demora.

B. EXAMEN POR EL GRUPO DE TRABAJO

50. El Grupo de Trabajo examinó los problemas a que había dado lugar el inciso 4) del artículo 4 del Convenio de Bruselas y que se describían en el informe

¹⁶ En el segundo informe del Secretario General se indicaba (parte III, párr. 31) que en algunos países el concepto del “cambio de ruta” no se limitaba al apartamiento de la ruta geográfica prevista, sino que podía aplicarse a distintos tipos de transgresiones del contrato que se consideraban tan graves que debía privarse al porteador de la protección de las disposiciones de los conocimientos de embarque o de las reglas de La Haya (por ejemplo, limitación del alcance de la responsabilidad, plazos de prescripción para ejercer una acción). En el informe no se consideraban estas doctrinas como incluidas dentro del tema del cambio de ruta y, en interés de la aplicación uniforme de la ley, se sugería (nota de pie de página 25) que los efectos de las transgresiones graves e intencionales del contrato se trataran específicamente en las partes pertinentes del convenio. Véase, por ejemplo, el segundo informe del Secretario General: parte I: limitación de responsabilidad, en la sección C.3 (párrs. 51 a 55) (efecto de la pérdida o daño causado con dolo o con temeridad); parte 4: el plazo de prescripción, en la sección B.4 (párrs. 15 a 20) (acciones basadas en responsabilidad extracontractual o en dolo).

¹⁷ Grupo de Trabajo, informe sobre el cuarto período de sesiones, párrs. 28 y 36.

del Secretario General (véanse los párrs. 45 a 49 *supra*).

51. Varios representantes señalaron que la disposición del inciso 4) del artículo 4 por la que se exime al porteador de responsabilidad por todo “cambio de ruta razonable” había dado lugar a muchas dificultades y no era satisfactoria. Estos representantes indicaron que la norma general sobre la responsabilidad que había sido aprobada por el Grupo de Trabajo y que se cita en el párrafo 48 *supra* resolvería los problemas de que se ocupaba el inciso 4) del artículo 4 sin tropezar con las dificultades de interpretación que se habían planteado con respecto a la disposición actual del convenio. De acuerdo con este enfoque el hecho de permitirse el cambio de ruta dependería de si ese cambio de ruta podría satisfacer las condiciones establecidas en la norma general sobre la responsabilidad y la carga de la prueba. Se dijo también que una disposición sobre la demora, que el Grupo de Trabajo podía considerar en una etapa posterior, solucionaría muchos de los problemas planteados en relación con el cambio de ruta. Sin embargo, algunos representantes indicaron que preferían que se incluyera una disposición específica sobre el cambio de ruta.

52. Algunos representantes manifestaron que en sus sistemas nacionales el término “cambio de ruta” se utilizaba para describir transgresiones graves del contrato fuera del ámbito de la desviación geográfica (véase la nota 16, *supra*). Sin embargo, hubo acuerdo general en el Grupo de Trabajo en cuanto a que sólo se estaban considerando los cambios de ruta geográficos. Al respecto, se observó que las consecuencias de una transgresión grave del contrato podrían tratarse más adecuadamente por medio de disposiciones sobre, entre otras cosas, la limitación de la responsabilidad y la prescripción.

53. Muchos representantes manifestaron que, aunque estaban de acuerdo en que el cambio de ruta no debía ser por sí mismo objeto de un artículo separado del convenio, estaban a favor de que se conservara una disposición que tratara de la responsabilidad de los portadores en relación con el salvamento de vidas y bienes en el mar. El Grupo de Trabajo examinó varios proyectos de propuesta opcionales sobre esta cuestión reproducidos en el párrafo 40 de la parte III del Secretario General. Algunos representantes expresaron también la opinión de que la disposición encaminada a permitir, entre otras cosas, el cambio de ruta para salvar vidas y bienes en el mar, debía tratar en forma más restrictiva de lo último que de lo primero.

C. INFORME DEL GRUPO DE REDACCIÓN

54. Luego de debatir la cuestión, el Grupo de Trabajo la remitió al Grupo de Redacción. El informe del Grupo de Redacción es el siguiente:

PARTE I DEL INFORME DEL GRUPO DE REDACCIÓN: CAMBIO DE RUTA

1. En respuesta a las opiniones expresadas en el Grupo de Trabajo, el Grupo de Redacción ha considerado si se requiere una disposición aparte sobre el cambio de ruta geográfico en vista de las normas generales sobre la responsabilidad del porteador adoptadas por el Grupo de Trabajo. El Grupo

de Redacción ha convenido en que ya no se necesita esa disposición general sobre el cambio de ruta, pero que debería añadirse una disposición particular sobre el salvamento de vidas y bienes en el mar en el artículo que contiene las normas generales sobre la responsabilidad del porteador (de preferencia como nuevo párrafo 3) (A/CN.9/74, párr. 28)*.

2. En consecuencia, el Grupo de Redacción recomienda la siguiente disposición:

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

D. EXAMEN DEL INFORME DEL GRUPO DE REDACCIÓN

55. El Grupo de Trabajo aprobó el informe que antecede del Grupo de Redacción, incluido el proyecto de disposición propuesto.

IV. El plazo de prescripción

A. INTRODUCCIÓN

56. El plazo de prescripción aplicable a los procedimientos legales contra el porteador se discute en la parte IV del segundo informe del Secretario General. Se señaló en el Informe que en el artículo 3 6) (párrafo 4) del Convenio de Bruselas de 1924 se estableció una disposición al respecto y que resultarían ciertas modificaciones del artículo 1, párrafos 2 y 3, del Protocolo de Bruselas de 1968.

57. El informe trataba de problemas planteados por estas disposiciones en las esferas siguientes: 1) ambigüedad con respecto a la aplicación de las disposiciones de la prescripción a las acciones por demora y las acciones basadas en responsabilidad extracontractual (párrafos 4 a 12); 2) la aplicación del plazo de prescripción a los procedimientos de arbitraje (párrafos 13 y 14); 3) la iniciación del plazo de prescripción, con especial referencia a los problemas que se han planteado cuando el porteador ha perdido total o parcialmente las mercancías (párrafos 21 a 45); 4) la duración del plazo de prescripción (párrafos 46 a 53); 5) la modificación del plazo por acuerdo (párrafos 54 a 62) y 6) el plazo aplicable a las acciones de indemnización entabladas por el porteador contra terceros, como por ejemplo otro porteador que intervenga en la ejecución del contrato o un asegurador (párrafos 63 a 67). Se elaboraron proyectos de disposiciones que se ocupaban de estas cuestiones y se presentaron en forma consolidada en el párrafo 68 del informe.

B. EXAMEN POR EL GRUPO DE TRABAJO

58. El Grupo de Trabajo examinó los enfoques adoptados en las distintas propuestas del segundo informe del Secretario General. El Grupo de Trabajo señaló que existían ciertas cuestiones relativas al plazo de prescripción relacionadas entre sí. Entre éstas se incluían: la duración del plazo básico de prescripción, el efecto del dolo u otra falta grave por parte del por-

teador, la iniciación del plazo de prescripción y la posible suspensión o interrupción del plazo de prescripción como resultado de la presentación de una reclamación escrita.

59. Con respecto a los tipos de acciones que habían de abarcar las normas sobre la prescripción, la mayoría opinó que se debía volver a redactar la cláusula del alcance del Convenio de Bruselas de 1924 (artículo 3 6), inciso 4) en su forma enmendada por el artículo 1 2) 3) del Protocolo de Bruselas de 1968, a fin de que resultara claro que se incluían todos los tipos de acciones del cargador contra el porteador, bien se basaran en responsabilidad contractual o extracontractual. Con respecto a las acciones por dolo del porteador, algunos representantes señalaron que el artículo 46 1) c) del CIM y el artículo 32 1) de la CMR preveían un plazo más largo para tales acciones y sugirieron que se adoptara este enfoque. Esta opinión no fue compartida por la mayoría debido a que era probable la controversia sobre si cabía imputar la pérdida al dolo u otra falta grave; tales controversias menoscabarían la sencillez y la certeza requeridas en la norma sobre prescripción.

60. Algunos representantes apoyaron una propuesta, basada en el artículo 46 3) del CIM y el artículo 32 2) del CMR, de suspender el plazo de prescripción cuando se presentara una reclamación escrita al porteador, hasta que el porteador hubiera rechazado esta reclamación mediante notificación escrita. Algunos representantes opinaron que era precisa la suspensión del plazo para la protección del cargador, en especial cuando el plazo de prescripción era relativamente corto. Según un representante, una disposición de suspensión por reclamación escrita era especialmente conveniente para los Estados cuya legislación nacional no contuviera ninguna disposición sobre la interrupción o la suspensión del plazo. Otro representante indicó que debía existir alguna disposición aplicable a los casos en que las partes desistían de los procedimientos legales para dar lugar a la negociación. Sin embargo, la mayoría del Grupo de Trabajo opinó que la cuestión de la interrupción o la suspensión debía definirla el derecho interno. A este respecto, se señaló que la disposición por la que se permitía la suspensión mediante una reclamación escrita podía originar litigios. Se señaló igualmente que probablemente la disposición tendría poco valor ya que si el porteador no estaba dispuesto a aceptar una prórroga, rechazaría la reclamación automáticamente. Se señaló igualmente que si se aceptaba la suspensión mediante una reclamación escrita debía igualmente fijarse el plazo máximo de esa prórroga. También se opinó que los conceptos de suspensión o interrupción necesitaban una aclaración ulterior.

61. Con respecto a la disposición sobre la prórroga del plazo, prevista en el artículo 3 2) del Protocolo de Bruselas de 1968, el Grupo de Trabajo convino unánimemente en que debía permitirse a las partes que acordaran la prórroga del plazo. También se convino en que debía reconocerse el mismo efecto a la declaración del porteador de prorrogar el plazo. La mayoría de los representantes opinaron que tal declaración o acuerdo debían hacerse por escrito. A este respecto, algunos representantes indicaron que el Grupo de Trabajo debía ajustarse más a la terminología y el enfoque utilizados en el proyecto de Convención de la CNUDMI

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

sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías (A/CN.9/73)*.

62. Con respecto a la iniciación del plazo de prescripción, se convino en general en que, en el Convenio actual, los casos de falta de entrega total o pérdida de las mercancías planteaban problemas que requerían atención.

63. Se acordó que, como el Protocolo de Bruselas de 1968 disponía que la "acción" debía entablarse dentro del plazo de prescripción, debía aplicarse la misma norma a los procedimientos de arbitraje.

64. Con respecto a la duración del plazo de prescripción, nueve representantes estuvieron a favor de un plazo de un año y seis se inclinaron por un plazo de dos años. Sin embargo, algunos de los representantes que apoyaban un plazo de un año indicaron que estaban dispuestos a una transacción, a fin de aceptar un plazo de dos años si así lo acordaba la mayoría.

C. INFORME DEL GRUPO DE REDACCIÓN

65. El Grupo de Trabajo decidió que los debates anteriores indicaban una base suficiente de acuerdo que avalaba la remisión del tema al Grupo de Redacción. El Grupo de Redacción, tras examinar el tema, presentó el informe siguiente:

PARTE IV DEL INFORME DEL GRUPO DE REDACCIÓN: PLAZO DE PRESCRIPCIÓN

1) El Grupo de Redacción recomienda las siguientes disposiciones sobre el plazo de prescripción:

Artículo F

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

a) En los casos de pérdida parcial o daños de las mercancías, o de demora en su entrega¹⁸, a partir del último día en que el porteador entregó cualquiera de las mercancías, a que se refiere el contrato;

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

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

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

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

Notas sobre el proyecto de disposición propuesto

2) En el párrafo 1 se ha utilizado la expresión "toda

responsabilidad respecto del transporte con arreglo a la Convención" para dejar en claro el amplio alcance de las normas sobre la prescripción a fin de incluir en ellas todos los tipos de reclamación, ya se basen en obligaciones contractuales o extracontractuales.

3) Respecto a la duración del plazo de prescripción, los miembros del Grupo de Redacción estuvieron divididos en cuanto a si debía ser de uno o de dos años. Por consiguiente, ambos plazos figuran entre corchetes. En el debate celebrado entre todos los presentes en la reunión, siete representantes opinaron que el plazo de prescripción debía ser de un año. Seis representantes estimaron que el plazo debía ser de dos años. Además, dos representantes, aunque preferían el plazo de un año, dijeron que podían aceptar el plazo de dos años como transacción.

4) Los párrafos 1 a) y 1 b) sobre el comienzo del plazo establecen una distinción entre a) los casos en que parte (o todas) las mercancías fueron entregadas y b) todos los demás casos (como por ejemplo los casos de pérdida total de las mercancías o cuando el porteador no se hizo cargo de ellas).

5) Se señaló que el párrafo 2 se basaba en las disposiciones de los convenios CMR y CIM. No se ha seguido la sugerencia de que no debe contarse el último día del plazo por ser incompatible con el criterio seguido por muchos ordenamientos jurídicos.

6) El párrafo 3 sobre la prórroga del plazo por declaración del porteador o acuerdo de las partes no se aplica a las disposiciones del contrato de transporte sino sólo a la declaración o acuerdo efectuados después de que haya surgido la causa de la acción. La mayoría del Grupo de Redacción apoya la segunda frase que dispone que la declaración o acuerdo deben constar por escrito.

7) El párrafo 4 adopta la disposición del artículo 1 3) del Protocolo de Bruselas de 1968, pero sustituyendo la expresión "tres meses" por [noventa días].

D. EXAMEN DEL INFORME DEL GRUPO DE REDACCIÓN

66. El Grupo de Trabajo examinó el citado informe del Grupo de Redacción. El informe del Grupo de Redacción, incluido el proyecto de disposición propuesto, fue aprobado por la mayoría del Grupo de Trabajo.

67. Con respecto a dicho proyecto se hicieron los siguientes comentario y propuestas:

a) En relación con el párrafo 1 del artículo F, un representante dijo que el ámbito de aplicación de esta disposición requería una aclaración respecto a la disposición de que el plazo de prescripción se aplicaba sólo a las reclamaciones del cargador contra el porteador. Se señaló que el plazo de prescripción para las reclamaciones del porteador contra el cargador, tales como las reclamaciones del importe de los fletes, se regía por las normas del derecho nacional. Otro representante señaló que el Convenio de Bruselas de 1924 contenía una disposición sobre la responsabilidad del cargador frente al porteador, y declaró que sería poco acertado dejar las reclamaciones del porteador sujetas a los diferentes plazos de prescripción establecidos en los derechos nacionales.

b) Con respecto al mismo párrafo, un representante indicó que debía aclararse la expresión "una acción ante los tribunales judiciales", teniendo en cuenta el criterio adoptado en el proyecto de Convención de la CNUDMI sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías (A/CN.9/73*).

* Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, I, B, 3.

¹⁸ Véase párr. 72 *infra*.

* Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, I, B, 3.

c) Con respecto al párrafo 3 del artículo F, un representante opinó que debía formularse nuevamente esa disposición para ajustarla a las disposiciones correspondientes del proyecto de Convención de la CNUDMI sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías (1972)¹⁹.

d) Con respecto a la duración del plazo de prescripción, el observador de la Unión Internacional de Seguros Marítimos, apoyado por el observador de la Cámara Internacional de Comercio, opinó que debía mantenerse el plazo de prescripción de un año, basándose en que un plazo de dos años contribuiría a que se dilatasen las negociaciones sobre las reclamaciones relativas a la carga. Sin embargo, varios representantes declararon que no compartían esa opinión. Un representante señaló que los aseguradores marítimos exigían en sus contratos a los cargadores que presentasen pronto sus reclamaciones, y que, a su juicio, los aseguradores marítimos dispondrían de un plazo de prescripción más largo, ya que podían subrogarse al cargador respecto de las reclamaciones contra los porteadores²⁰.

68. Un representante propuso que se añadiera el párrafo siguiente al artículo F del proyecto de disposiciones propuesto:

“5. Toda acción entablada ante un tribunal que sea competente en virtud del artículo X de la presente Convención interrumpe el plazo de prescripción en cualquier otra jurisdicción a la que pudiera recurrirse en virtud de ese artículo.”

El representante que presentó esa propuesta dijo que esa disposición aumentaría la protección al cargador cuando entablase una acción ante un tribunal y, posteriormente, entablara, con arreglo a la Convención otra acción en otra jurisdicción. En ese caso, el transcurso del plazo de prescripción debería interrumpirse en el momento en que se entablara la primera acción. Ese representante admitió que el texto propuesto tendría que modificarse para hacerlo aplicable al procedimiento arbitral.

69. Otro representante, aunque convenía en general en que era conveniente una disposición de ese tipo, propuso otra solución a este problema y sugirió que se agregara al artículo F del proyecto de disposición propuesto lo siguiente:

“Las acciones entabladas ante una corte o tribunal de otro Estado en virtud de los artículos X y Y de esta Convención tendrán en los demás Estados contratantes, a los efectos de la interrupción del plazo de prescripción, los mismos efectos que si hubiesen sido entabladas ante una corte o tribunal del primer Estado contratante.”

70. Otros representantes consideraron interesantes esas propuestas pero estimaron que era necesario examinar cuidadosamente la cuestión porque entrañaban muchos problemas jurídicos complicados que no podían examinarse en lo que quedaba del corriente período de sesiones del Grupo de Trabajo. Algunos representantes preveían que se tropezaría con dificultades en relación con esas propuestas y se opusieron a

ellas en principio. Un representante señaló que esas propuestas podían prolongar indefinidamente el plazo para entablar una nueva acción en otra jurisdicción. Otro representante opinó que el empleo del término “interrumpir” o “interrupción” podía dar lugar a interpretaciones divergentes, especialmente en Estados que no estaban familiarizados con ese concepto de derecho romano. Otro representante sugirió que quizá fuese necesario prever los casos en que la acción se entablase ante tribunales que careciesen de competencia. Se señaló también que el enfoque seguido por el proyecto de Convención de la CNUDMI sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías, que trataba ampliamente estas cuestiones (por ejemplo, los artículos 15, 16 y 29), podía ser útil para la formulación de normas sobre estas cuestiones.

71. Se convino en que esas propuestas requerían mayor examen y en que en un futuro período de sesiones del Grupo de Trabajo debían ser estudiadas nuevamente.

72. En el inciso a) del párrafo 1 del artículo F se hacía referencia a reclamaciones por demora, sobre la base de que tales reclamaciones deberían estar sujetas a las normas sobre prescripción, independientemente de que la Convención estableciera disposiciones sobre la responsabilidad por demoras. No obstante, se convino en que debería estudiarse de nuevo la cuestión en relación con el examen por el Grupo de Trabajo de las normas sobre responsabilidad por demoras.

V. Labor futura

73. El Grupo de Trabajo señaló que había adoptado medidas con respecto a cuatro de los seis temas sustantivos de su programa para el actual período de sesiones (véase el párrafo 7 *supra*). Se convino en que las definiciones del artículo I del Convenio y la eliminación de las cláusulas nulas serían consideradas en el sexto período de sesiones del Grupo de Trabajo y que las partes cinco y seis del segundo informe sobre la responsabilidad de los porteadores marítimos respecto del cargamento (A/CN.9/76/Add.1*) serían utilizadas como documento de trabajo.

74. Se recordó que el Grupo de Trabajo no había completado su labor con respecto al tema del transporte de mercancías sobre cubierta y animales vivos, que había sido examinado en el tercer período de sesiones (Informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su tercer período de sesiones, párrs. 23 a 29 y 30 a 34). El Grupo de Trabajo decidió incluir estos temas en el programa para su sexto período de sesiones. Se esperaba que para la consideración de este tema el Grupo de Trabajo contaría con un estudio sobre animales vivos que habría de presentar el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT).

75. El Grupo de Trabajo examinó luego el informe del Secretario General sobre la determinación de problemas en materia de conocimientos de embarque marítimos cuyo estudio podría profundizarse (A/CN.9/WG.III/R.1). Se decidió que en el sexto período de sesiones se habrían de considerar los siguientes temas

¹⁹ El artículo 21 2) de la Convención dispone en parte lo siguiente: “El deudor podrá, en cualquier momento durante el curso del plazo de prescripción, prorrogarlo mediante una declaración por escrito hecha al acreedor...” (A/CN.9/73).

²⁰ Véase también el párrafo 28 *supra*.

* Reproducido en el presente volumen, segunda parte, IV, 4 *supra*.

identificados en el informe mencionado *supra*: la responsabilidad del porteador por demora (párrs. 6 a 8) y el ámbito de aplicación de la Convención (párrs. 9 a 11). Se decidió que, con respecto al tema de la demora, se pediría al Secretario General que preparara un informe en el que se hicieran propuestas y se indicaran posibles soluciones; con respecto al ámbito de aplicación de la Convención, el Grupo de Trabajo decidió pedir a la Secretaría que preparara un documento de trabajo breve señalando a la atención las disposiciones del Convenio de Bruselas de 1924 y del Protocolo de Bruselas de 1968. El Grupo de Trabajo pidió a sus miembros y a los observadores en el corriente período de sesiones que formulara observaciones y sugerencias sobre los temas que habrían de examinarse en el siguiente período de sesiones y expresó la esperanza de que tales comentarios y sugerencias pudieran transmitirse a la Secretaría con antelación suficiente al período de sesiones para que pudieran utilizarse en la preparación de la documentación necesaria.

76. El Grupo de Trabajo decidió que los temas que habrían de examinarse en el sexto período de sesiones serían considerados en el siguiente orden: a) definiciones del artículo I; b) eliminación de cláusulas

nulas; c) carga en cubierta y animales vivos; d) responsabilidad del porteador por demora y e) ámbito de aplicación del Convenio.

77. Para su séptimo período de sesiones, el Grupo de Trabajo pidió al Secretario General que preparara un informe sobre el contenido prescrito y los efectos jurídicos del contrato de transporte (véase el documento A/CN.9/WG.111/R.1, párr. 13). A este respecto, se pidió también al Secretario General que prestara atención a las condiciones de los conocimientos de embarque, las cláusulas de reserva, las cartas de garantía dadas por el cargador y los conocimientos de embarque como instrumentos negociables. El Grupo de Trabajo decidió también que el Secretario General enviara, en la medida que considerara necesario, cuestionarios sobre los temas que habría de examinar el Grupo de Trabajo.

78. El Grupo de Trabajo decidió recomendar a la CNUDMI, en su sexto período de sesiones, que a reserva del examen en ese momento de las consecuencias financieras, el sexto período de sesiones del Grupo de Trabajo se celebre en Ginebra del 27 de agosto al 7 de septiembre de 1973 y que el séptimo período de sesiones del Grupo de Trabajo se celebre en Nueva York en febrero de 1974.

6. *Lista de documentos pertinentes que no aparecen reproducidos en el presente volumen*

<i>Título o descripción</i>	<i>Signatura del documento</i>
<i>Grupo de trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo, cuarto período de sesiones</i>	
Programa provisional y anotaciones	A/CN.9/WG.III/WP.8
Memorando sobre la estructura de un posible nuevo convenio sobre el transporte de mercancías por mar, presentado por la delegación de Noruega	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.1
Enmienda propuesta por Francia	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.2
Nuevo texto de los artículos 3 y 4, propuesta de los Estados Unidos	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.3
Enmienda propuesta por Noruega	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.4
Enmiendas propuestas por Egipto	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.5
Decisiones del Grupo de Redacción	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.6
Variantes de textos relativos a la carga de la prueba	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.7
Proyecto de informe del Grupo de Redacción: responsabilidad del porteador	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.8 y Corr.1
Texto propuesto por la delegación de Bélgica	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.9
Textos propuestos por Francia: arbitraje	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.10
Lista de participantes	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.11
Parte II del proyecto de informe del Grupo de Redacción: cláusulas de arbitraje	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.12
Proyecto de informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su cuarto período (extraordinario) de sesiones	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.15 y Add.1 a 3
<i>Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo, quinto período de sesiones</i>	
Memorando sobre la estructura de un posible nuevo convenio sobre el transporte de mer-	

<i>Título o descripción</i>	<i>Signatura del documento</i>
canías por mar, presentado por la delegación de Noruega	A/CN.9/WG.III (V)/WP.9
Respuestas al segundo cuestionario sobre conocimientos de embarque presentadas por los gobiernos y las organizaciones internacionales para su examen por el Grupo de Trabajo	A/CN.9/WG.III/WP.10 Add.1 y 2
Determinación de problemas en materia de conocimientos de embarque marítimos cuyo estudio podría profundizarse: informe del Secretario General	A/CN.9/WG.III/R.1
Programa provisional y anotaciones	A/CN.9/WG.III/R.2
Propuesta presentada por el Japón	A/CN.9/WG.III (V)/CRP.1
Documento presentado por la delegación de Noruega: principios para el transbordo y la sustitución	A/CN.9/WG.III ((V))/CRP.2
Proyectos de disposición: I. Limitación de la responsabilidad	A/CN.9/WG.III (V)/CRP.3
Comentarios de: Cámara de Comercio Internacional, Cámara Naviera Internacional, Unión Internacional de Seguros de Transporte y Comité Marítimo Internacional, con respecto a las circunstancias en las que según la Convención podrían no respetarse las limitaciones	A/CN.9/WG.III (V)/CRP.4
Parte I del informe del Grupo de Trabajo: limitación unitaria de responsabilidad	A/CN.9/WG.III (V)/CRP.5
Propuesta presentada por el Japón	A/CN.9/WG.III (V)/CRP.6
Proyecto de informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su quinto período de sesiones	A/CN.9/WG.III (V)/CRP.8 y Add.1 a 5
Segunda parte del informe del Grupo de Redacción: transbordo	A/CN.9/WG.III (V)/CRP.9
Tercera parte del informe del Grupo de Redacción: plazo de prescripción	A/CN.9/WG.III (V)/CRP.10
Propuesta de la delegación de Francia: plazo de prescripción	A/CN.9/WG.III (V)/CRP.11
Propuesta de los Estados Unidos relativa al transbordo	A/CN.9/WG.III (V)/CRP.12
Observaciones de la Unión Internacional de Seguros del Transporte apoyadas por la Cámara de Comercio Internacional sobre los "plazos de prescripción"	A/CN.9/WG.III (V)/CRP.13