el establecimiento principal del porteador es de presumir que podrá obtener el acuerdo de éste para que así se haga cuando surja la controversia. También es de presumir que podría obtener ese acuerdo del porteador con respecto a cualquier otro lugar que el porteador habría elegido si tuviera libertad de hacerlo.

F. *Disposición que limitaría el recurso al arbitraje a los casos en que las partes convinieran el arbitraje después de surgida la diferencia*

26. Se presentó al Grupo de Trabajo una disposición tendiente a limitar el recurso al arbitraje a los casos en que las partes convinieran en someterse a un procedimiento arbitral después de haber surgido la diferencia. Decía como sigue:

[Proyecto de propuesta F]

"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 iniciarse o someter la cuestión a arbitraje para su decisión final conforme a las normas de este Convenio."[24]

27. El proyecto de propuesta F debe leerse junto con el anteproyecto de cláusulas de elección del foro. Este proyecto de propuesta traería consigo la invalidez de todas las cláusulas de arbitraje de los conocimientos de embarque[25].

[24] Informe del Grupo de Trabajo, párr. 55.

[25] Véase el párr. 132 del informe del Secretario General, en que se analiza la amplia estima de que goza el arbitraje como medio eficaz y económico de resolver pleitos. Cabe señalar que este proyecto de propuesta afectaría también a las cláusulas de este tipo de las pólizas de fletamento cuando éstas estuvieran incorporadas en conocimientos de embarque.

4. *Informe del Secretario General, segundo informe sobre responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque (A/CN.9/76/Add.1)**

INDICE

	Párrafos
INTRODUCCIÓN GENERAL	1–5
PARTE I. LIMITACIÓN UNITARIA DE RESPONSABILIDAD	
A. Introducción	1
1. La regla de limitación que figura en el Convenio de Bruselas de 1924	2
2. La regla de limitación que figura en el Protocolo de Bruselas de 1968	6
B. Posibles criterios para una regla de limitación de responsabilidad	10
1. El Protocolo de Bruselas de 1968: reglas optativas "por bulto o unidad" o "por kilogramo"	11
2. Norma de limitación basada solamente en el peso	33
3. Otros enfoques	41
a) Limitación basada en el "peso o volumen"	42
b) Limitación basada en el flete pagado	43
4. Resumen de las propuestas sobre una norma fundamental de limitación de la responsabilidad	44
C. Otras cuestiones que deben considerarse al presentar una norma completa sobre limitación de la responsabilidad	45
1. Definición de la unidad monetaria empleada	46
2. Aplicación de las normas de limitación a empleados y agentes del porteador	48
3. Efecto de la pérdida o daño causado con dolo o con temeridad	51
4. Un límite máximo de responsabilidad de porteador	56
5. Resumen de las propuestas relativas a una norma completa de limitación de responsabilidad	59
D. Principios que se deben considerar para fijar un límite	60
1. Restablecimiento del valor original de la cantidad límite en 1924	61
2. Comparación con otros convenios sobre transporte	62
Apéndice I	177
Apéndice II	177
	Párrafos
PARTE II. TRANSBORDO	
A. Introducción. tipos de conocimientos de embarque	1–10
B. Legislación y prácticas aplicables a las cláusulas de transbordo	11–14
C. Problemas que surgen con arreglo al derecho y a la práctica actuales	15–19
D. Disposiciones de convenios que rigen el transporte por vía aérea, por carretera y por ferrocarril	20–26
1. Transporte aéreo: la Convención de Varsovia	22–24
2. Transporte por carretera: la Convención CMR	25
3. Transporte por ferrocarril: Convenio CIM	26
E. Responsabilidad del porteador contratante	27–31
F. Responsabilidad del porteador sucesivo; el porteador que efectúa la entrega	32–34
G. Proyectos de disposiciones optativas	35–43
1. Definición del "puerto de descarga"	35–40
2. Proyecto de disposiciones sobre la responsabilidad del porteador inicial y de los porteadores sucesivos	41–43
PARTE III. CAMBIO DE RUTA	
A. Introducción	1–2
B. La noma del convenio sobre el "cambio de ruta" considerada en el ámbito del la estructura del convenio y de las disposiciones usuales de las contratos de transporte	3–9
C. La práctica y las normas jurídicas actuales sobre el cambio de ruta	10–31
1. Definición del cambio de ruta	11–16
2. Cambio de ruta para salvar vidas o bienes en el mar	17–18
3. Cambio de ruta razonable	19–27

* 21 de marzo de 1973.

	Párrafos
4. Carga de la prueba	28
5. Efectos jurídicos del cambio de ruta	29–31
D. Variantes propuestas para la cuestión del "cambio de ruta"	32–40
1. Mantener la norma actual del Convenio sobre cambio de ruta agregando un texto que especifique los límites de lo que constituye un cambio de ruta razonable	32–34
2. Inclusión de una definición del cambio de ruta en el Convenio	35
3. Exclusión de una disposición separada sobre el cambio de ruta en el Convenio y establecimiento de una disposición en el Convenio que establezca una norma general sobre salvamento de vidas y bienes en el mar	36–40
PARTE IV. EL PLAZO DE PRESCRIPCIÓN	
A. Introducción	1–3
B. Tipos de acciones sujetas a prescripción	4–20
1. Problemas de interpretación respecto del alcance de las presentes normas	4–10
2. Posible aclaración del alcance de las normas sobre la prescripción	11–12
3. Aplicabilidad del plazo de prescripción al arbitraje	13–14
4. Acciones basadas en responsabilidad extracontractual o en dolo	15–20
C. Iniciación del plazo	21–45
1. La situación práctica	22–25
2. Análisis de las expresiones "entrega de las mercancías" y "fecha en que éstas hubieran debido ser entregadas"	26–35
3. Iniciación del plazo de prescripción en otras convenciones sobre transporte	36–38
4. Proyecto de disposición propuesta sobre la iniciación del plazo de prescripción	39–45
D. Duración del plazo	46–53
1. La duración del plazo en otras convenciones sobre transporte	50
2. Suspensión de la prescripción mediante la presentación de una reclamación	51–53
E. Acuerdo de modificación del plazo	54–62
1. Acortamiento del plazo por acuerdo	54
2. Prórroga del plazo	55–57
3. Posible formulación de una disposición sobre prórroga	58–62
F. Recursos (acciones de indemnización contra terceros)	63–67
G. Consolidación de los proyectos de disposiciones sobre el plazo de prescripción	68
PARTE V. DEFINICIONES DEL ARTÍCULO 1 DEL CONVENIO	
A. Introducción	1
B. Definición de "porteador"; problemas y solución propuesta	2–14
C. Definición de "contrato de transporte"	15–20
D. Definición de "buque"	21–23
PARTE VI. ELIMINACIÓN DE LAS CLÁUSULAS NULAS DE LOS CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE	
A. Introducción	1–6
B. Criterios posibles	7–15

INTRODUCCION GENERAL

1. La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) decidió, en su quinto período de sesiones (1972), que el Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo continuara su labor con arreglo al mandato contenido en la resolución aprobada por la Comisión en su cuarto período de sesiones[1]. En esta resolución se llegó a la conclusión de que:

> "las reglas y prácticas relativas a los conocimientos de embarque, incluidas las contenidas en el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento (Convenio de Bruselas de 1924) y en el Protocolo por el que se modificó ese Convenio (Protocolo de Bruselas de 1968), deberían examinarse con miras a revisar y ampliar las reglas según proceda y que, en su caso, podría prepararse un nuevo convenio internacional para su adopción bajo los auspicios de las Naciones Unidas."

En los incisos *a*) a *i*) del párrafo 2 de la resolución de la Comisión, se enumeraba asimismo una serie de sectores en los que "debería considerarse la revisión y ampliación, entre otros"[2].

2. El Grupo de Trabajo en sus períodos de sesiones

[1] Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su quinto período de sesiones (1972), *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo séptimo período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/8717) (citado en adelante como CNUDMI, informe sobre el quinto período de sesiones (1972), párr. 51 (Anuario de la CNUDMI, vol. III. 1972, primera parte, II, A). 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 (citado en lo sucesivo como CNUDMI, informe sobre el cuarto período de sesiones (1971), Anuario de la CNUDMI, vol. II: 1971, primera parte, II, A). La resolución aprobada por la Comisión en su cuarto período de sesiones citaba la resolución aprobada sobre esta materia por el Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre reglamentación internacional del transporte marítimo. Informe del Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre reglamentación internacional del transporte marítimo sobre su segundo período de sesiones (TD/B/C.4/86).

[2] Los sectores enumerados en la resolución aprobada por la Comisión en su cuarto período de sesiones son los siguientes:
"*a*) Responsabilidad con respecto a las mercancías durante todo el período que estén a cargo del porteador o de sus agentes o bajo su control;
"*b*) El sistema de obligaciones y responsabilidades y de derechos e inmunidades recogido en los artículos 3 y 4 del Convenio, modificado por el Protocolo, y su interacción, incluida la eliminación o modificación de ciertas excepciones a la responsabilidad del porteador;
"*c*) Carga de la prueba;
"*d*) Jurisdicción;
"*e*) Responsabilidad por transporte de mercancías sobre cubierta, y por animales vivos y transbordo;
"*f*) Prórroga del plazo de prescripción;
"*g*) Definiciones del artículo I del Convenio;
"*h*) Eliminación de las cláusulas nulas de los conocimientos de embarque;
"*i*) Cambio de ruta, navegabilidad y limitación unitaria de responsabilidad."

tercero y cuarto (extraordinario) utilizó como documento de trabajo el informe del Secretario General titulado "Responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque"[3]. En esos períodos de sesiones, el Grupo de Trabajo examinó y adoptó decisiones sobre las siguientes cuestiones: período durante el cual el porteador es responsable (antes y durante la carga); durante la descarga y después de ésta; responsabilidad por cargas sobre cubierta y animales vivos; cláusulas de los conocimientos de embarque por los que se limita a un foro determinado la jurisdicción por reclamaciones; planteamiento de las decisiones básicas en la política de distribución de los riesgos entre el propietario de la carga y el porteador[4].

3. El Grupo de Trabajo, en su tercer período de sesiones, decidió dedicar el quinto período de sesiones al examen de los temas restantes enumerados en la resolución aprobada por la CNUDMI en su cuarto período de sesiones[5]. Estos temas son: limitación unitaria de responsabilidad, transbordo, cambio de ruta, plazo de prescripción, definiciones del artículo 1 del Convenio y eliminación de las cláusulas nulas de los conocimientos de embarque. Se pidió al Secretario General que preparara "un informe formulando propuestas e indicando posibles soluciones" en relación con esos temas[6]. A fin de obtener la documentación necesaria para la preparación del mencionado informe, se pidió también al Secretario General que invitase "a los gobiernos y a las organizaciones internacionales e intergubernamentales que desarrollan actividades en esta esfera a que hiciesen comentarios y sugerencias"[7]. De conformidad con ello, se preparó un cuestionario, que fue distribuido a los gobiernos y a las organizaciones mencionadas en dicha decisión[8].

4. El presente informe se preparó para acceder a la solicitud anterior del Grupo de Trabajo y se presenta para que sea examinado por éste en su quinto período de sesiones. Si incluyen en él referencias a numerosas respuestas al citado cuestionario *supra*[9], y también se basa en el informe de la Secretaría de la UNCTAD sobre conocimientos de embarque, que tuvieron a la vista los grupos de trabajo de la UNCTAD y de la CNUDMI[10].

5. El Grupo de Trabajo, en su cuarto período de sesiones, convino en que "debían examinarse en primer lugar los temas más estrechamente relacionados con la cuestión básica de la responsabilidad del porteador. En consecuencia, debía darse prioridad a la limitación unitaria de responsabilidad, al transbordo y al cambio de ruta"[11]. En el orden de presentación de los temas en este informe se toma en cuenta esta decisión. Este informe tiene los siguientes epígrafes:

Parte I. Limitación unitaria de responsabilidad.
Parte II. Transbordo.
Parte III. Cambio de ruta.
Parte IV. Plazo de prescripción.
Parte V. Definiciones del artículo 1 del Convenio.
Parte VI. Eliminación de las cláusulas nulas de los conocimientos de embarque.

[3] A/CN.9/63/Add.1 Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972 segunda parte, IV, anexo, (citado en adelante como Primer informe del Secretario General sobre responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga). En el cuarto período de sesiones del Grupo de Trabajo se presentaron dos documentos de trabajo preparados por la Secretaría: "Planteamientos de las decisiones básicas en la política de distribución de los riesgos entre el propietario de la carga y el porteador" (A/CN.9/WG.II/WP.6) y "Cláusulas de arbitraje" (A/CN.9/WG.III/WP.7). Estos documentos de trabajo se reproducen en el presente volumen, segunda parte, IV, 2 y 3 *supra*.

[4] Informe del Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo sobre la labor realizada en su tercer período de sesiones (Ginebra, 31 de enero a 11 de febrero de 1972) (A/CN.9/63 Anuario de la CNUDMI, vol. III; 1972, segunda parte, IV) (citado en adelante como informe del Grupo de Trabajo, tercer período de sesiones); informe del Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo sobre la labor realizada en su cuarto período (extraordinario) de sesiones (Ginebra, 25 de septiembre a 6 de octubre de 1972) (A/CN.9/74 reproducido en el presente volumen, segunda parte, IV, 1 *supra*), citado en adelante como informe del Grupo de Trabajo, cuarto período de sesiones).

[5] Informe del Grupo de Trabajo, tercer período de sesiones, párr. 73.

[6] *Ibid.*, párr. 74.

[7] *Ibid.*, párr. 75.

[8] Una copia de este cuestionario aparece como apéndice después de la parte VI del presente informe.

[9] Se espera recibir otras respuestas después de la preparación de este informe. Habrá copias de las respuestas en sus idiomas originales a disposición de los miembros del Grupo de Trabajo.

[10] Documento TD/B/C.4/ISL/6/Rev.1 (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta. S.72.II.D.2).

[11] Informe del Grupo de Trabajo, cuarto período de sesiones, párr. 55.

PARTE I. LIMITACION UNITARIA DE RESPONSABILIDAD

A. *Introducción*

1. Esta parte del informe responde a la decisión de la Comisión, adoptada por recomendación de este Grupo de Trabajo, de examinar la "limitación unitaria de responsabilidad"[1]. Los instrumentos jurídicos que se deben examinar son el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos[2] y el Protocolo de 1968 por el que se modifica ese Convenio[3].

[1] Véase la introducción general, *supra*, párr. 3 y nota 2.

[2] En adelante citado como el "Convenio de Bruselas". 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). Suele aludirse a las disposiciones sustantivas de este Convenio denominándolas "Reglas de La Haya".

[3] Protocolo por el que se modifica el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, (en adelante citado como "el Protocolo de Bruselas" o simplemente "el Protocolo"). Este Protocolo fue aprobado en la 12a. reunión de la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo de Bruselas, celebrada del 16 al 27 de mayo de 1967 y del 19

1. *La regla de limitación que figura en el Convenio de Bruselas de 1924*

2. El párrafo 5 del artículo 4 del Convenio de Bruselas estipula que:

"Ni el porteador ni el buque responderán en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas, por cantidad mayor de cien libras esterlinas por bulto o unidad, o el equivalente de esta suma en otra moneda, a menos que el cargador haya declarado la naturaleza y el valor de esas mercancías antes de su embarque y que esta declaración se haya insertado en el conocimiento..."[4].

3. Se observará que en esta disposición se establece una responsabilidad máxima del porteador por las mercancías perdidas o dañadas de "cien libras esterlinas por bulto o unidad"; los porteadores no pueden convencionalmente limitar la responsabilidad a una cantidad menor[5]. Esta disposición se aplica a menos que en el conocimiento de embarque se establezca una limitación mayor, o a menos que el cargador haya declarado la "naturaleza y el valor" de las mercancías y que esta declaración "se haya insertado en el conocimiento", facultad que rara vez se utiliza.

4. La regla de limitación que figura en el párrafo 5 del artículo 4 del Convenio de Bruselas comprende dos elementos: *a*) la base cuantitativa de cálculo, es decir, el número de "bultos" o de "unidades" y *b*) el límite monetario. Cada uno de estos elementos ha suscitado problemas.

5. *a*) El primer elemento, incorporado en la expresión "bulto o unidad" ha resultado difícil de aplicar a muchos tipos de cargas. En la sección B (párrafo 10 y sigs., *infra* se analiza más detenidamente este problema y sus posibles soluciones. *b*) El límite monetario[6] de "cien libras esterlinas" no ha cambiado en 49 años, pese a la inflación y a la devaluación de las monedas, que han reducido su valor actual a una fracción de su valor inicial[7]. Por eso, cuando la CMI reexaminó en el decenio de 1960 el Convenio de Bruselas, contó con amplio apoyo una enmienda encaminada a elevar el límite monetario estipulado en el párrafo 5 del artículo 4.

2. *La regla de limitación que figura en el Protocolo de Bruselas de 1968*

6. La enmienda preparada por el CMI figura en el inciso *a*) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas de 1968[8], el que estipula que:

"A menos que el cargador haya declarado la naturaleza y el valor de las mercancías, antes de su embarque y que esta declaración haya sido incluida en el conocimiento, ni el porteador ni el buque responderán en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías que afecten a éstas por una cantidad superior al equivalente de 10.000 francos por bulto o unidad o de 30 francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, siendo aplicable el límite más elevado."

7. El inciso *d*) del artículo 2 del Protocolo aclara que:

"*d*) Por franco se entenderá una unidad consistente en 65,5 miligramos de oro de 900 milésimas ..."[9].

al 24 de febrero de 1968, sobre la base de un proyecto elaborado por el Comité Marítimo Internacional (en adelante "CMI") en su 26a. reunión celebrada en Estocolmo en 1963, comúnmente conocido como las "Reglas de Visby". El Protocolo se reproduce en el *Registro de textos de convenciones y otros instrumentos relativos al derecho mercantil internacional*, vol. II, cap. II, A. En el apéndice II se reproducen los artículos 2 y 3 del Protocolo de Bruselas, relativos a la limitación de responsabilidad.

[4] El párrafo 5 del artículo 4 agrega:

"Esta declaración inserta en el conocimiento constituirá una presunción, salvo prueba en contrario, pero no obligará al porteador, que podrá impugnarla.

"Por convenio entre el porteador, el capitán o el agente del porteador y el cargador, podrá fijarse una cantidad máxima diferente de la indicada en este párrafo, con tal que este máximo convencional no sea inferior a dicha cifra.

"Ni el porteador ni el buque serán en caso alguno responsables por las pérdidas o daños causados a las mercaderías o que les conciernan, si en el conocimiento el cargador ha hecho a sabiendas una declaración falsa de su naturaleza o de su valor."

[5] Véase el tercer apartado del párrafo 5 del artículo 4 (nota 4 *supra*) y el párrafo 8 del artículo 3 que estipula que: "toda cláusula, convenio o acuerdo . . . que atenúen dicha responsabilidad en otra forma que no sea la determinada en el presente convenio, serán nulos y sin efecto y se tendrán por no puestos".

[6] En esta parte del informe, se usa el término "cuantía monetaria" para indicar la cifra en dinero que aparece en la disposición limitativa de responsabilidad, y la expresión "base de cálculo" para indicar la medida cuantitativa de las mercancías perdidas o dañadas, trátese de "bultos", "unidades", "peso", "volumen" o cualquier otra medida, por la cual se multiplica la cantidad límite.

[7] Una tasa media de inflación de 4% en el período de 49 años constituye una hipótesis. Según esta tasa, el valor actual de 100 libras esterlinas de 1924 equivale a 683 libras esterlinas; con una estimación más moderada de una tasa media de inflación de 3%, la cifra es de 425 libras esterlinas; con una estimación aún más moderada de 2%, el valor actual equivale a 264 libras esterlinas. Véase A. J. Merret y Allen Sykes, *The Finance and Analysis of Capital projects*, Londres, 1963, pág. 510. La mayoría de las respuestas al cuestionario llegaban a la conclusión de que el límite monetario que figura en el párrafo 5 del artículo 4 era insatisfactorio. En la respuesta de la URSS se señalaba que el límite monetario es actualmente muy inferior, expresado en valor real, a lo que era cuando se estableció en 1924. En cambio, la respuesta de Turquía consideraba que el límite monetario que figura en el párrafo 5 del artículo 4 era satisfactoria.

[8] El Protocolo de Bruselas contiene otras disposiciones concernientes a la limitación de responsabilidad, que se examinarán posteriormente en este informe.

[9] La unidad monetaria descrita en este inciso es conocida generalmente como "Franco Poincaré", y en adelante se hará referencia a ella por ese término o en su forma abreviada "Franco P.".

Si se considera que el precio oficial del oro es de 38 dólares de los EE. UU. por una onza troy de oro, entonces:

1 Fr. P. = aprox. 0,0799 dólares de los EE. UU. (£0,03) (41 nuevos francos franceses).

10.000 Frs. P. = 799 dólares de los EE: UU. (£307) (4.099 Frs. franceses).

30 Frs. P. = 24 dólares de los EE UU. (£0,90) (12,30 Frs. franceses).

30 Frs. P./kg = 1,09 dólares de los EE. UU./lib. (£0,42/lib.) (5,6 Frs. franceses/lib.).

Sin embargo, en este momento, el precio oficial y el precio de mercado del oro difieren mucho: al 20 de septiembre de 1972 el precio de mercado del oro en Zürich era de 65 dólares de los EE UU., por onza. Al precio de *mercado* del oro, los valores expresados en Francos Poincaré son los siguientes.

1 Fr. P. = aprox. 0,137 dólares de los EE. UU. (£0,053) (0,07 Frs. fr.).

10.000 Frs. P. = 1.370 dólares de los EE. UU. (£527) (7.028 Frs. fr.).

30 Frs. P. = 4,11 dólares de los EE. UU. (£1,58) (21,1 Frs. fr.).

30 Frs. P./kg = 1,87 dólares de los EE. UU./lib. (£0,72/lib.) (9,6 Frs. fr./lib.).

Los redactores del Protocolo tenían la intención de que las

8. El límite monetario de 10.000 francos Poincaré que prevé el Protocolo "por bulto o unidad" equivale aproximadamente a 307 libras esterlinas (799 dólares de los EE. UU. o 4.099 nuevos Frs. fr.); la cantidad de 30 Frs. Poincaré "por kilogramo" equivale aproximadamente a 0,90 libras esterlinas (2,40 dólares de los EE. U., o 12,30 Frs. fr.). De este modo, los elementos importantes del inciso *a*) del artículo 2 del Protocolo consisten en: 1) elevar el límite monetario "por bulto o unidad" de 100 libras esterlinas a 10.000 francos de un contenido de oro determinado; un nivel aproximadamente dos veces y media superior al del Convenio de 1924; 2) conservar la frase "por bulto o unidad"; y 3) agregar un posible límite máximo de 30 Frs. por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas.

9. En los párrafos que siguen se examinará más detenidamente el inciso *a*) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas en el contexto de los posibles criterios para elaborar una regla de limitación de responsabilidad.

B. *Posibles criterios para una regla de limitación de responsabilidad*

10. En esta sección se analizan los posibles criterios para una regla de limitación de responsabilidad y se consideran las siguientes cuestiones: 1) ¿Suministra el inciso *a*) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas una estructura satisfactoria para esa regla? 2) ¿Puede mejorarse el texto del inciso *a*) del artículo 2 por medio de enmiendas que lo aclaren? 3) ¿Sería preferible un criterio distinto del previsto en el inciso *a* del artículo 2 del Protocolo?

1. *El Protocolo de Bruselas de 1968: reglas optativas "por bulto o unidad" o "por kilogramo"*

11. Como se señaló anteriormente, el inciso *a*) del artículo 2 del Protocolo contiene opciones de reglas limitativas (una calculada "por bulto o unidad" y la otra "por kilogramo") y estipula que se aplicará la que determine la cifra más elevada. Aparentemente, la regla "por bulto o unidad" se estableció con la intención de aplicarla a cargas relativamente livianas y la regla "por kilogramo" a cargas más pesadas. Más concretamente, si un bulto o unidad pesa 334 kilogramos o más, la limitación total calculada de conformidad con la regla "por kilogramo" rebasa los 10.000 francos P., y se convierte así en el límite aplicable.

12. Sin embargo, pueden preverse ciertas dificultades de interpretación al explicar las reglas optativas establecidas en el Protocolo. Por ejemplo, es difícil aplicar las palabras "bulto o unidad", que figuran en el párrafo 5 del artículo 4 del Convenio de Bruselas, a los siguientes tipos de cargas: 1) artículos parcialmente encajonados o embalados en jaulas (por ejemplo, tractores parcialmente cubiertos con tablas o listones de madera y sujetados con zunchos de acero); 2) elementos voluminosos no embalados (por ejemplo, automóviles, locomotoras o maquinaria pesada); 3) cargas a granel (por ejemplo, cereales y líquidos); 4) cargas unitizadas (tales como las transportadas en contenedores). Se examinan a continuación los problemas inherentes a los cuatro tipos de cargas descritas.

Carga de tipo 1: artículos parcialmente encajonados

13. Respecto de la carga de tipo 1, se plantea la cuestión de si un artículo parcialmente encajonado es un "bulto" o una "unidad". Esto puede tener importancia considerable, porque la palabra "unidad" puede significar tanto:

a) La unidad física en que se embarca la carga, (es decir, la "unidad de embarque")[10], o

b) La unidad de cantidad, peso o volumen con la que se calculan los fletes de las mercancías, es decir, la "unidad de flete"[11].

14. Si por "unidad" se entiende la "unidad de *embarque*" (opción *a*) *supra*), se reducen al mínimo los problemas que plantea la expresión "bulto o unidad", porque ambos términos designan un objeto único, físicamente distinguible. La limitación de la responsabilidad respecto de un objeto de este tipo se calcularía bien sobre la base de un "bulto o unidad [de embarque]", o bien sobre la base del número de kilogramos de peso bruto del objeto, lo cual dependería de que su peso rebasara los 334 kilogramos.

15. Por otra parte, la "unidad de *flete*" (opción *b*) *supra*) no se basa en la divisibilidad física del artículo que constituya la carga, sino en una medida tal como la tonelada, el kilogramo o el metro cúbico. Por consiguiente, a menudo la limitación de la reponsabilidad variará mucho según que la cosa se haya medido en "bultos" o en "unidades de *flete*"[12]. Por ejemplo, una

leyes nacionales que pusieran en práctica el Protocolo conservaran la estipulación de la cantidad límite en francos Poincaré, en lugar de convertirla al equivalente en monedas nacionales. Así lo indica la supresión en el Protocolo de las palabras "o el equivalente de esta suma en otra moneda" que aparecen en el párrafo 5 del artículo 4 del Convenio de Bruselas y la frase que sigue a la definición de "franco" (Poincaré) en el inciso *d*) del artículo 2 del Protocolo. "la fecha de conversión en moneda nacional de la cantidad concedida será la que determine la ley del tribunal que conozca el caso". Además, el Presidente del Grupo de Trabajo sobre el párrafo 1 del artículo 2 en la Conferencia Diplomática de 1967-1968 informó de que la limitación expresada en Francos Poincaré era "una cuantía a la que deberá hacerse referencia en lo sucesivo en todos los países que hayan firmado y ratificado el Protocolo, pues los Estados ya no tienen posibilidad de expresar este límite en moneda nacional". "Informe del Profesor Van Ryn, Presidente del Grupo de Trabajo sobre el párrafo 1 del artículo 2 de las Reglas de Visby" en la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo, 12a. reunión (1a. fase) Bruselas 1967, pág. 716.

[10] La "unidad de embarque" es empleada concretamente en el artículo 423 del Código de Navegación italiano, que utiliza el término "unidad de carga" ("*unite di* carico"). Lo mismo denotan probablemente las palabras "bultos u otra unidad de carga" que figuran en el Código Marítimo escandinavo, utilizado por Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia para el transporte marítimo de mercancías.

[11] Este concepto puede subdividirse de la siguiente manera: 1) la unidad descrita en un determinado conocimiento de embarque como base para el cálculo del flete, esto es, la "*unidad de flete declarada*"; o 2) la unidad utilizada habitualmente para el cálculo del flete de mercancías del mismo tipo, esto es, la "*unidad de flete usual*". El artículo 4 5) de la Ley sobre transporte marítimo de mercancías de los Estados Unidos adopta explícitamente la "unidad de flete usual", al establecer una limitación "por bulto . . . o, en el caso de mercancías no enviadas en bultos, por unidad de flete usual". El artículo 105 del Código Marítimo suizo utiliza también las palabras "unidad de flete". Véase asimismo el artículo 165 del Código de transporte marítimo de mercancías de la URSS.

[12] Véase, por ejemplo, *Mitsubishi International Corp. v. S.S. Palmetto State*, 311 F. 2d 382 (1962), donde un rollo de acero de 32,5 toneladas de peso totalmente encajonado y completamente encerrado en un cajón de madera sufrió daños por valor de 31.000 dólares y fue considerado como "bulto" de conformidad con el artículo 4 5) de la Ley sobre transporte marítimo de

locomotora de 30 toneladas parcialmente cubierta puede ser un "bulto" o 30 "unidades de flete" (cuando el flete se calcule por toneladas). En ese caso, la limitación, de conformidad con el Protocolo puede ser:

1) *"Por bulto o unidad"*
   a) 10.000 francos P. por un "bulto"; o
   b) 300.000 francos P. por 30 "unidades de flete" a razón de 10.000 francos por "unidad"; o

2) *"Por kilogramo"*: Aproximadamente 818.160 francos P. por 30 toneladas peso a razón de 30 francos por kilogramo.

16. Así pues, en casos relacionados con cargas parcialmente cubiertas o en cajones, las palabras "bulto o unidad", que figuran en el inciso *a*) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas, pueden dar lugar a controversias sobre los siguientes aspectos: 1) Si una mercancía constituye un "bulto", una "unidad de embarque" o varias "unidades de flete"; 2) Si la aplicación de la regla "por bulto o unidad" o "por kilogramo" determina una limitación más alta de la responsabilidad. El gran número de maneras de preparar una carga para su envío hacen que resulte difícil hacer predicciones al respecto[13].

Tipos de carga 2 y 3: artículos voluminosos no embalados y carga a granel

17. Los tipos de carga 2 y 3 citados, presentan menos posibilidades de interpretación. Una locomotora sin embalar (tipo 2) no puede realmente considerarse un "bulto"; todavía más difícil sería considerar que la carga de un petrolero constituye un bulto (tipo 3). En consecuencia, los tribunales generalmente han aplicado el término "unidad" a ese tipo de carga. Sin embargo, subsiste la cuestión de si esas cargas deben calcularse en "unidades de *embarque*" o "unidades de *flete*" con las dificultades inherentes ya descritas.

Tipo de carga 4: contenedores

18. En muchas jurisdicciones se han planteado interrogantes respecto de la aplicación de las palabras "bulto o unidad" a las cargas transportadas en contenedores. El contenedor ¿debe considerarse como el único "bulto" o "unidad" pertinente a los fines de las disposiciones sobre limitación de responsabilidad, independientemente del número de artículos que vayan en su interior? O ¿debe aplicarse la limitación a *cada artículo de carga* contenido en el interior del contenedor? Estos interrogantes no se resuelven mediante la disposición básica de limitación que figura en el inciso *a*) del artículo 2 del Protocolo. En cambio, el inciso *c*) del artículo 2 contiene una disposición especial destinada a aclarar este aspecto, 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"[14].

19. Este artículo ha planteado la cuestión de si el contenedor en sí debe considerarse como "bulto o unidad", además de los artículos depositados en su interior, cuando el número de "bultos" o "unidades" se haya enumerado en el conocimiento[15].

20. La cuestión de si ha de considerarse al propio contenedor como "bulto o unidad" podría resolverse enmendando el texto del inciso *c*) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas. A continuación figura un texto de enmienda (las palabras que han de agregarse se *subrayan*; las palabras que han de suprimirse están entre corchetes [ ]; las palabras opcionales van entre paréntesis ( )).

Proyecto de enmienda al inciso *c*) del artículo 2

> "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 *más el dispositivo en sí* (cuando dicho dispositivo sea proporcionado por el usuario) se considerará como un bulto o una unidad a los efectos de este párrafo [en lo tocante a dichos bultos o unidades]. Fuera de este caso, tal dispositivo se considerará como el bulto o unidad."

Esta sugerencia se refleja en el proyecto propuesto de norma de limitación, que figura en el párrafo 59 *infra* [16].

21. Solamente se necesitará una disposición especial relativa a los contenedores si se retiene la regla optativa de limitación por "bulto o unidad". Si se

---

mercancías de los Estados Unidos, con el resultado de que la responsabilidad del naviero se limitó a 500 dólares. Si esta carga no se hubiera considerado "bulto", la limitación de la responsabilidad se habría medido en "unidades de flete", que presumiblemente habrían sido toneladas, de tal manera que la limitación total habría sido de 32,5 × 500 dólares, es decir, 16.250 dólares. Compárese con *Gulf Italia Co. v. American Export Lines,* 263 F. 2d. 135 (1959), donde se sostuvo que un tractor de 34,6 toneladas de peso constituía 34,6 "unidades de flete", con una cantidad límite de 34,6 × 500 dólares, o sea 17.300 dólares, en lugar de un "bulto" con una cantidad límite de 500 dólares. Véase también René Rodière, *Traité Général de Droit Maritime,* París, 1968, pág. 302.

[13] La cuestión de si una mercancía es un "bulto" o una "unidad de flete" es una fuente fértil de controversias y litigios. Para algunas cuestiones conexas, véase *Gulf Italia Co. v. American Export Lines, Inc., op. cit.,* en que un tractor de oruga fue preparado para el envío cubriendo algunas de sus partes con papeles impermeables y embalando parcialmente la superestructura con maderos; sin embargo, la oruga del tractor quedó descubierta y el tractor no fue asegurado a una varadera. Se determinó que el tractor no constituía un "bulto". No obstante, en *Aluminios Pozuelo Ltd. v. S.S. Navigator,* 277F. Supp. 1008 (1967), una prensa que pesaba 6.200 libras y que estaba asegurada a una varadera de aproximadamente el doble del tamaño de la prensa se consideró un "bulto".

[14] En su respuesta, la República Federal de Alemania señaló que esta disposición era "la mejor solución que podía obtenerse". Australia manifestó en su respuesta que esta disposición constituía "una notable mejora" que debía "conservarse en cualquier futura enmienda de las Reglas de La Haya". En su respuesta, Checoslovaquia consideró que esta solución era "satisfactoria por el momento". Por su parte, Suecia, si bien reconoció que el inciso *c*) del artículo 2 representaba "un progreso", afirmó que era "innecesariamente complicado y planteaba ciertas dificultades de interpretación".

[15] Otra cuestión que queda sin resolver en el inciso *c*) del artículo 2 es la de si debe permitirse a los porteadores que impongan fletes adicionales *ad valorem* cuando los artículos que vayan en el interior del contenedor hayan sido valorados individualmente. Véase John L. DeGurse, Jr. *"The Container Clause in Article 4 5) of the 1968 Protocol to the Hague Rules"*, 2 *Journal of Maritime Law and Commerce* 131, octubre de 1970.

[16] Véanse también los párrafos 23 a 28.

adopta una regla de limitación basada solamente en el peso, la disposición anteriormente citada del inciso *c*) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas perdería su razón de ser. Por este motivo, toda la disposición sobre contenedores ha sido colocada entre paréntesis (lo cual significa que es optativa) en el propuesto proyecto de regla de limitación que aparece más adelante.

22. Para resumir, a pesar de la regla optativa del Protocolo de limitación "por kilogramo", presumiblemente seguiría siendo necesario determinar en muchos casos el número de "bultos" o "unidades" a fin de saber si la aplicación de la regla por "bulto o unidad" o de la norma "por kilogramo" origina la limitación total más elevada (y, en consecuencia, la aplicable). Esto daría origen a las dificultades de interpretación descritas anteriormente respecto de las palabras "bulto o unidad[17]". En consecuencia, en caso de que el Grupo de Trabajo decida que el inciso *a*) del artículo 2 del Protocolo ofrece una estructura básica adecuada para una disposición sobre limitación, tal vez desee considerar una o más de las enmiendas aclaratorias de ese artículo expuestas a continuación.

23. De conformidad con la primera de estas enmiendas aclaratorias, las palabras "por bulto" podrían considerarse como la base primordial de la limitación, con una limitación subsidiaria "por unidad de flete" para las mercancías no transportadas en "bultos". Una aclaración de este tipo podría lograrse enmendando el inciso *a*) del artículo 2 del Protocolo de la siguiente manera:

Variante I

". . . ni el porteador ni el buque responderán en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas por una cantidad superior al equivalente de: *a*) _____ francos por bulto *o en el caso de mercancías no transportadas en bultos, por unidad de flete,* o *b*) _____ francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, siendo aplicable el límite más elevado." (Cursiva añadida.)

24. Este texto, que es el utilizado en la Ley sobre transporte marítimo de mercancías de los Estados Unidos[18], resolvería ambigüedades respecto de si la palabra "unidad" significa "unidad de flete" o "de embarque". Sin embargo, la utilización del término "unidad de flete" puede entrañar desventajas importantes. En primer lugar, como ya se indicó, el término "unidad de flete" en sí es algo ambiguo, ya que podría significar tanto la unidad de flete "usual" para un tipo particular de carga, o la unidad de flete "real" especificada en el conocimiento[19]. En segundo lugar, el uso de la "unidad de flete" haría que la limitación total fluctuara arbitrariamente, según que los fletes se calcularan "por kilogramo", "por tonelada" o como flete global único para toda la carga. En tercer lugar, ese método de calcular la limitación de la responsabilidad podría dar a los porteadores la posibilidad de regular sus propias limitaciones de responsabilidad según la manera en que estipularan sus fletes. En cuarto lugar, dado que los fletes suelen basarse en el peso de las mercancías, el uso de la "unidad de flete", en los múltiples casos en que las mercancías no se transportan en "bultos", simplemente proporcionaría reglas optativas de limitación basadas a la vez en el peso, por ejemplo "por tonelada" (la unidad de flete) y "por kilogramo" (la regla optativa de limitación ya estipulada en el inciso *a*) del artículo 2).

25. Por estas razones, el Grupo de Trabajo quizá llegue a la conclusión de que utilizar las palabras "unidad de flete" en el inciso *a*) del artículo 2 no constituye una solución satisfactoria para los problemas de interpretación de dicho artículo.

26. Al inciso *a*) del artículo 2 del Protocolo podrían agregarse las palabras "u otra unidad de carga", de modo que la norma de limitación dijera lo siguiente:

Variante II–A

". . . ni el porteador ni el buque responderán en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas por una cantidad superior al equivalente de _____ francos por bulto u *otra unidad de carga* o de _____ francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, siendo aplicable el límite más elevado."

27. También existe la posibilidad de suprimir las palabras "por bulto", de modo que la disposición dijera lo siguiente:

Variante II–B

". . . por una cantidad superior al equivalente de _____ francos *por unidad de embarque* . . ."

28. Las variantes II–A y II–B eliminarían ambigüedades respecto del significado de la palabra "unidad". También harían coincidir claramente la opción de "10.000 francos" con un artículo materialmente divisible de carga, que fue lo que presumiblemente tuvieron en vista quienes redactaron el inciso *a*) del artículo 2[20]. En caso de que se mantenga la estructura básica del inciso *a*) del artículo 2, agregándole simplemente una enmienda aclaratoria, podría ser una solución aceptable una de las dos sugerencias recién formuladas, consistentes en emplear el concepto de "unidad de embarque".

29. Sin embargo, una enmienda aclaratoria semejante, aunque útil, quizá no bastaría para satisfacer la

[17] En varias respuestas al cuestionario se consideraba que las palabras "bulto o unidad" no eran satisfactorias. Véanse las respuestas de Australia, Checoslovaquia, Noruega, Suecia, la República Federal de Alemania, el Irak y la URSS.

[18] U.S.C. 1304 5). En su respuesta, Australia manifestaba preferir las palabras "unidad de flete usual" por proporcionar una mejor base de cálculo que las actuales palabras "bulto o unidad". Por otra parte, Checoslovaquia, en su respuesta observaba que las palabras "bulto o unidad" no eran satisfactorias y señalaba que la expresión "unidad de flete usual" no contribuía a resolver satisfactoriamente los problemas de interpretación. En su respuesta, la República Federal de Alemania decía que las palabras "bulto o unidad" no eran satisfactorias, pero agregaba que el inciso *a*) del artículo 2 del Protocolo no debía modificarse, pues al parecer no había una formulación más adecuada.

[19] Véase la nota 11, *supra*.

[20] Esta conclusión parece justificarse por el hecho de que la opción por "bulto o unidad" que figura en el inciso *a*) del artículo 2 está destinada a ser aplicada a cargas livianas y valiosas, y más concretamente a cargas que pesen menos de 334 kilos y valgan más de 30 francos P. por kilogramo. Según este razonamiento, lo importante es el peso y el valor del objeto material transportado (la "unidad de embarque") y no la manera de calcular el flete (la "unidad de flete").

necesidad de contar con una norma adecuada de limitación de la responsabilidad. Por ejemplo, no resolvería los problemas de interpretación relacionados con los contenedores[21], que aún requerirían una disposición especial. Además, de conservarse el criterio de "bulto o unidad", se mantendría la disparidad existente entre las normas sobre limitación de responsabilidad para el transporte marítimo y las aplicadas en otras modalidades de transporte[22]. Ambas fallas representan la imposibilidad de ocuparse en una disposición única de dos de las tendencias novísimas en el transporte marítimo: la contenerización y el transporte combinado o directo.

30. Además, pueden plantearse problemas de interpretación no por las palabras "bulto o unidad", sino por la estructura de las reglas optativas de limitación estipuladas en el inciso *a*) del artículo 2. Considérese, por ejemplo, la pérdida o daño de un envío de varios "bultos" o "unidades" de distintos pesos declarados en un solo conocimiento. En ese caso, no resulta suficientemente claro si el límite "más elevado" de conformidad con las dos normas optativas de limitación deberá aplicarse a cada "bulto" o "unidad" individual, o al envío afectado tomado en su totalidad. Así pues, si se pierde o se daña una carga de 5 "bultos", uno de 1.000 kilogramos de peso y 4 de 150 kilogramos, el Protocolo, al parecer, permitiría utilizar las siguientes cifras de limitación:

1) 50.000 francos (5 unidades a razón de 10.000 francos por unidad)

2) 70.000 francos (1.000 kilogramos × 30 francos × 1 unidad; 10.000 francos por unidad para cuatro unidades).

31. Si se aplica a la carga en su totalidad la regla optativa de limitación "más elevada", se aplicaría la opción 1) "por bulto o unidad" en el ejemplo anteriormente mencionado. Si la norma "más elevada" se aplica a cada "unidad" individualmente, se aplicaría entonces la opción 2) mencionada en el párrafo precedente.

32. Por las razones que anteceden, el Grupo de Trabajo quizá considere que los problemas planteados por el inciso *a*) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas no se pueden resolver adecuadamente aclarando tan sólo el texto actual, y en consecuencia tal vez desee considerar otros criterios respecto de la norma relativa a la limitación de responsabilidad.

2. *Norma de limitación basada solamente en el peso*

33. Tres importantes convenios de transporte contienen disposiciones de limitación basadas solamente en el peso de las mercancías perdidas o dañadas. Las disposiciones pertinentes de esos convenios son las siguientes:

Convenio de Varsovia

Artículo 22 2): "En el transporte de mercancías, la responsabilidad del transportista se limitará a la suma de doscientos cincuenta francos por kilogramo . . .[23].

Convenio del CIM:

Artículo 31 1): [en relación con la *pérdida* total o parcial de la mercancía] "La indemnización no podrá exceder de 100 francos por kilogramo de peso bruto, que falte a reserva . . ."[24].

Artículo 33: [En caso de *avería* de la mercancía] "La indemnización no podrá exceder:

a) De la cifra a que hubiera ascendido en caso de pérdida total, si la totalidad de la expedición estuviera depreciada por la avería;

b) De la cifra a que hubiera ascendido en caso de pérdida de la parte depreciada, si solamente resultara depreciada por la avería una parte de la expedición".

Convención CMR

El párrafo 3 del artículo 23 y el 2 del artículo 25 son equivalentes a las disposiciones del Convenio CIM citadas más arriba excepto que el límite monetario indicado es "25 francos por kilogramo de peso bruto que falte"[25].

34. Si la limitación se basara en el peso ("por kilogramo"), el Convenio de Bruselas se ajustaría a las bases empleadas en otras importantes convenciones sobre transporte[26]. Este método eliminaría las palabras ambiguas "bulto o unidad" y podría establecer una mejor proporcionalidad entre la cantidad de flete que ha de pagarse y la máxima responsabilidad del porteador[27]. También resolvería los problemas de interpretación relativos a los contenedores, puesto que el peso del contenedor sería el único factor pertinente en el cálculo de la limitación total.

35. A fin de adoptar una limitación "por kilogramo", podrían suprimirse, del inciso *a*) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas, las palabras "10.000 francos por bulto o unidad o", de manera que la disposición dijera así:

Variante III–A

". . . ni el porteador ni el buque responderán en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas por una cantidad superior al equivalente de ____ francos ____ por

[21] Véase el párrafo 18 *supra*.

[22] Todos los demás convenios importantes de transporte utilizan la norma "por kilogramo" para calcular la limitación de la responsabilidad. Para la redacción exacta de esos convenios, véase el párr. 33 *infra*.

[23] De conformidad con el párrafo 4 del artículo 22, "las sumas . . . mencionadas en este artículo . . . se considerarán que se refieren a una unidad de moneda consistente en sesenta y cinco miligramos y medio de oro con ley de novecientas milésimas. Podrán ser convertidas en moneda nacional en números redondos".

[24] El artículo 56 dice: "Las cantidades indicadas en francos en el presente Convenio o en sus anexos se considerarán referidas al franco oro de un peso 10/31 de gramo, con ley de 0,900". Esta unidad monetaria, conocida como franco "Germinal", vale aproximadamente 5 veces más que el franco "Poincaré" que es el utilizado en el Convenio de Varsovia y el Protocolo de Bruselas. La cantidad límite, de 100 francos "Germinal" estipulada en el artículo 31 1) del Convenio del CIM vale aproximadamente 496 francos "Poincaré".

[25] Este inciso continúa así: "Por "franco" se entiende el franco oro con un peso de 10/31 de gramo y con ley de 900 milésimas".

[26] En las respuestas de Noruega y de Suecia se propuso un sistema basado sólo en el peso. Australia apoyó, con respecto a las cargas a granel, una limitación basada en el peso o la "dimensión cúbica".

[27] Generalmente el flete se cobra por peso o por volumen de las mercancías y no por bulto o unidad. E. Selvig, "The Unit Limitation of Carriers' Liability", en K. Grönfors, compilador, *Six Lectures on the Hague Rules*, Estocolmo, 1965, pág. 119.

kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas"[28].

36. Debe reconocerse que una limitación basada exclusivamente en el peso de las "mercancías perdidas o dañadas" no evita completamente los problemas de clasificación. Por ejemplo, supóngase que una bolsa de granos de 100 kilogramos se rompe y pierde 30 kilogramos durante el transporte. ¿Debe computarse la limitación de la responsabilidad sobre la base de la "pérdida" de parte (30 kilogramos) o sobre la base del "daño" de todo el bulto (100 kilogramos)? Cuestiones parecidas podrían plantearse, por ejemplo, en el transporte de un paquete con 10 máquinas de escribir, cada una de las cuales pesara 10 kilogramos. Si el paquete se rompe y se pierden 3 máquinas de escribir, ¿debe basarse la limitación de la responsabilidad en: *a*) la "pérdida" de 3 máquinas (30 kilogramos) o *b*) el "daño" de todo paquete (100 kilogramos)? También podrían aparecer otras variaciones, como en el caso en que se envían 10 paquetes con un solo conocimiento de embarque y se pierden 3 de los 10, o en el caso en que se pierde o daña un envío a granel (por ejemplo, granos en una bodega).

37. Según la variante III–A indicada, que se basa en el texto del inciso *a*) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas de 1968, el concepto de "daño" de "mercancías" podría servir de base para afrontar estos problemas. Una bolsa de granos que se ha roto y ha perdido parte de su contenido ha sufrido daño para los fines comerciales; en consecuencia, la limitación de la responsabilidad probablemente debería basarse en el peso total de la bolsa. En cambio, si se pierde o se daña una parte de un envío de cereales a granel, el valor comercial del resto del envío no se ve afectado.

38. Sería conveniente que el método de resolver tales problemas pudiera indicarse más claramente en el texto de la disposición legislativa. Con este fin podría considerarse un proyecto basado en las disposiciones del Convenio CIM y la Convención CMR (*supra*) que distinguen entre pérdida y daño. En tal proyecto podría establecerse que:

Variante III–B

". . . ni el porteador ni el buque responderán en ningún caso:

"*a*) Con respecto a la *pérdida total o parcial* de las mercancías por una cantidad superior al equivalente de _____ francos por kilogramo de peso bruto *que falte*;

"*b*) Con respecto al *daño* de las mercancías:

"i) Si ha sufrido daños todo el envío, la suma pagadera en caso de pérdida total;

"ii) Si sólo ha sufrido daños parte del envío, la suma pagadera en caso de pérdida de la parte afectada.

39. Si se adoptara una norma de limitación "por kilogramo", el Grupo de Trabajo tal vez desearía considerar la posibilidad de agregar una disposición en que se estableciera una responsabilidad mínima determinada. En las respuestas al cuestionario de la Secretaría, se ha sugerido introducir una disposición que diga "se considerará que el peso bruto mínimo de tales mercancías es . . . kilogramos"[29]. Se observará que tal disposición tendría especial importancia en relación con un envío de poco peso de mercancías de valor relativamente alto, y permitiría al remitente recuperar pérdidas o daños reales hasta el mínimo prescrito en ella.

40. Actualmente, no siempre se indica el peso en el conocimiento de embarque; en consecuencia, si se adopta una norma de limitación basada sólo en el peso, tal vez sea conveniente introducir una modificación correspondiente en el inciso *b*) del párrafo 3 del artículo 3 del Convenio de Bruselas. En este inciso se requiere que el porteador, a petición del cargador, entregue a éste un conocimiento de embarque en que se indique "*o* el número de bultos o de piezas, *o* la cantidad, o el peso, según los casos, tal como los haya consignado por escrito el cargador" (cursiva añadida). El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar una modificación en ese sentido del inciso *b*) del párrafo 3 del artículo 3:

"Tras recibir y hacerse cargo de las mercancías, el porteador o el capitán o el agente del porteador entregará al cargador, a petición de éste, un conocimiento de embarque en que se indiquen, entre otras cosas:

". . .

"*b*) El número de bultos o piezas o la cantidad, según los casos, *y el peso* tal como los haya consignado por escrito el cargador" (cursiva añadida).

3. *Otros enfoques*

41. Ciertas propuestas sobre normas de limitación de la responsabilidad con arreglo a otras bases de cálculo que las ya examinadas han recibido apoyo de tiempo en tiempo. A continuación se indican dos ejemplos:

a) *Limitación basada en el "peso o volumen"*

42. El Subcomité de Conocimientos de Embarque del CMI examinó un sistema de limitación basado en el "peso o volumen" como una de las posibles maneras de modificar el párrafo 5 del artículo 4. En sus observaciones sobre el informe del Subcomité, una asociación nacional de derecho marítimo apoyó concretamente esta posibilidad y sugirió la siguiente formulación:

"Ni el porteador ni el buque responderán en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas por una cantidad mayor que el equivalente de . . . francos *por tonelada o por 40 pies cúbicos a elección del reclamante,* en la inteligencia de que cada franco equivale a 65,5 miligramos de oro de ley de 900 milésimos, a menos

[28] Durante la Conferencia Diplomática de Bruselas de 1967-1968, fueron propuestos proyectos semejantes, separadamente, por Finlandia, Noruega y Suecia, por una parte, y por los Estados Unidos, por otra. Véanse, respectivamente, Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo, 12a. reunión (segunda fase), Bruselas, 1968, *Documents*, vol. 1, doc. No. 4, 6.10.67; y Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo, 12a. reunión (primera fase), Bruselas, 1967, *Procès-Verbaux, Documents préliminaries, Documents de travail*, pág. 685.

[29] En la respuesta de Noruega al cuestionario de la Secretaría se apoya la inclusión de tal disposición; y en la de Suecia se plantea la posibilidad de introducirla. Una disposición sobre un peso bruto mínimo presunto figura en el proyecto de convención sobre el transporte combinado (TCM) (1971), artículo 10, 3). CTC IV/18, TRANS/374, anexo II.

que la naturaleza y el valor de las mercancías hayan sido declarados por el cargador antes del embarque y consignados en el conocimiento de embarque"[30].

(Cursiva añadida.)

b) *Limitación basada en el flete pagado*

43. En la Conferencia sobre Reglas de La Haya de 1923, los porteadores franceses propusieron como límite una cantidad igual al flete pagado multiplicado por 10[31]. Esta base no fue examinada en la Conferencia Diplomática de 1968.

4. *Resumen de las propuestas sobre una norma fundamental de limitación de la responsabilidad*

44. A continuación se presentan las principales propuestas acerca de una norma fundamental de limitación de la responsabilidad examinadas en los párrafos precedentes. Las palabras que han de añadirse van en letra cursiva; las que han de suprimirse van entre corchetes: *palabras que han de añadirse;* [palabras que han de suprimirse].

Posibilidad I

"A menos que el cargador haya declarado la naturaleza y el valor de tales mercancías antes de su embarque y que esta declaración haya sido incluida en el conocimiento de embarque, ni el porteador ni el buque responderán en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas por una cantidad superior al equivalente de *a*) ____ por bulto o en *el caso de mercancías no embarcadas en bultos, por* unidad de *flete* o *b*) ____ por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, siendo aplicable el límite más elevado"[32].

Posibilidad II

Variante A

"A menos que el cargador haya declarado la naturaleza y el valor de tales mercancías antes de su embarque y que esta declaración haya sido incluida en el conocimiento de embarque, ni el porteador ni el buque responderán en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas por una cantidad superior al equivalente de *a*) ____ por bulto *u otra* unidad *de embarque* o *b*) ____ por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, siendo aplicable el límite más elevado"[33].

Variante B

"A menos que el cargador haya declarado la naturaleza y el valor de las mercancías antes de su embarque y que esta declaración haya sido incluida en el conocimiento, ni el porteador ni el buque responderán en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas por una cantidad superior al equivalente de *a*) ____ por [bulto o] unidad *de embarque* o *b*) ____ por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, siendo aplicable el límite más elevado"[34].

Posibilidad III

Variante A

"A menos que el cargador haya declarado la naturaleza y el valor de las mercancías antes de su embarque y que esta declaración haya sido incluida en el conocimiento, ni el porteador ni el buque responderán en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas por una cantidad superior al equivalente de [____ francos por bulto o unidad o] . . . por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas"[35].

Posibilidad III–B

Variante B

". . . ni el porteador ni el buque responderán en ningún caso:

"*a*) De la *pérdida total o parcial* de las mercancías por una cantidad superior al equivalente de ____ francos por kilogramo de peso bruto *que falte;*

b) Del *daño* de las mercancías:

i) Si todo el envío ha sufrido daños, la cantidad pagadera en caso de pérdida total;

ii) Si sólo parte del envío ha sufrido daños, la cantidad pagadera en caso de pérdida de la parte afectada"[36].

C. *Otras cuestiones que deben considerarse al presentar una norma completa sobre limitación de la responsabilidad*

45. Además de la norma principal de limitación de la responsabilidad, el Grupo de Trabajo tal vez desee considerar otras cuestiones que se relacionan con la limitación de la responsabilidad y que podrían incluirse en un texto completo sobre el tema. En la presente sección se enumeran y describen brevemente varias de taes cuestiones.

1. *Definición de la unidad monetaria empleada*

46. En el artículo 9 del Convenio de Bruselas se establece que:

"Las unidades monetarias de que se trata en el presente Convenio se entienden en valor oro.

"Los Estados contratantes en los cuales la libra esterlina no se usa como unidad monetaria se reservan el derecho de convertir en cifras redondas, según su sistema monetario, las cantidades indicadas en libras esterlinas en el presente Convenio. . ."

Aparentemente esta disposición se agregó al Convenio de Bruselas para promover la uniformidad entre los límites establecidos en diferentes legislaciones nacionales. Pero en realidad los límites nacionales varían mucho, como indica la lista correspondiente que figura en el apéndice I.

47. El Protocolo de Bruselas establece una definición más precisa de la unidad monetaria empleada que

[30] Asociación Italiana de Derecho Marítimo, observaciones sobre el informe del Subcomité del Comité Marítimo Internacional, XXVI Conferencia, Estocolmo, 1963, *Proceedings*, pág. 130.

[31] Véase Rodière, *op. cit.*, pág. 417.

[32] Examinada en los párrs. 23 a 25 *supra*.

[33] Examinada en los párrs. 26 a 31 *supra*.

[34] *Ibid.*

[35] Examinada en los párrs. 35 a 37.

[36] Examinada en los párrs. 38 a 40 *supra*.

la contenida en el Convenio de Bruselas. En el inciso *d*) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas se dispone que[37]:

> "*d*) Por franco se entenderá una unidad consistente en 65,5 miligramos de oro de 900 milésimas. La fecha de conversión en moneda nacional de la cantidad concedida será la que determine la ley del tribunal que conozca del caso"[38].

2. *Aplicación de las normas de limitación a empleados y agentes del porteador*

48. Según el párrafo 5 del artículo 4 del Convenio de Bruselas, "ni el *porteador* ni el *buque*" serán responsables por una cantidad mayor que la fijada como límite si el propietario de la carga no ha hecho una declaración de su valor. En el inciso *a*) del artículo 1, se dice que el "porteador" "comprende el propietario del buque o el fletador parte en un contrato de transporte con un cargador". Así pues, el Convenio de Bruselas no limita expresamente la responsabilidad a los empleados o agentes del porteador, y en muchas jurisdicciones los tribunales han declinado ampliar por interpretación el alcance del párrafo 5 del artículo 4 para incluir a dichas partes[39].

49. El artículo 3 del Protocolo de Bruselas contiene las siguientes disposiciones, que harían extensiva la aplicación de la limitación de responsabilidad a los empleados y agentes:

> "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 puede invocar conforme al presente Convenio[40].
>
> "3. El total de las cantidades que hayan de pagar el porteador y sus empleados y agentes no excederá en ese caso del límite establecido en el presente Convenio"[41].

Esta disposición se conserva en la norma propuesta sobre limitación de la responsabilidad, enunciada *infra* en el párrafo 59.

50. Si bien la disposición citada agregaría una aclaración útil, tal vez sea posible incluir, mediante un cambio de redacción, a los empleados y agentes en la norma de limitación principal, de manera que no sea necesaria otra norma para los empleados y agentes. Así, la norma fundamental de limitación podría decir así:

> ". . . ni el porteador ni sus empleados y agentes, ni el buque responderán en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas por una cantidad superior. . ."

Esta formulación se ha incorporado a la propuesta de norma completa de limitación de la responsabilidad enunciada en el párrafo 59 *infra*. Si se adoptara este método de redacción, tal vez sería útil retener el párrafo 3 del artículo 3 del Protocolo de Bruselas, citado más arriba, como disposición aparte. Así se hace en la propuesta mencionada.

3. *Efecto de la pérdida o daño causado con dolo o con temeridad*

51. Han surgido incertidumbres con respecto al efecto de la negligencia extrema o del dolo del porteador o de sus empleados o agentes sobre las disposiciones sobre limitación de responsabilidad del párrafo 5 del artículo 4[42]. El Protocolo de Bruselas contiene normas con respecto a la pérdida o daño causado con temeridad o con dolo. El inciso *e*) del artículo 2 y el párrafo 4 del artículo 3 del Protocolo establecen lo siguiente:

> "2, *e*) Ni el porteador ni el buque tendrán derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad establecida en este párrafo si se demuestra que los daños se deben a una acción u omisión del porteador que ha tenido lugar, ya con intención de provocar daños, ya temerariamente y a sabiendas de que probablemente se producirían daños"[43].
>
> ". . .
>
> "3, 4) . . . el empleado o agente del porteador no

[37] Por el artículo 4 del Protocolo de Bruselas se suprime el artículo 9 del Convenio de Bruselas.

[38] Compárese el Convenio de Varsovia, artículo 22, 4), en el que también se adopta el franco Poincaré; también el Convenio CIM, artículo 56, y la Convención CMR, artículo 23, 3), en las cuales se adopta en cambio el franco oro "Germinal", definido en ambas convenciones como "de un peso de 10/31 de gramo con ley de 0,900". Compárese también el Protocolo de La Haya, artículo XI, 5): "Esta conversión, a moneda nacional distinta de la moneda oro, se efectuará, si hay procedimiento judicial, con sujeción al valor oro de dicha moneda nacional en la fecha de la sentencia". En la respuesta de la República Federal de Alemania se dice que la fecha de conversión del franco Poincaré a las monedas nacionales no debe dejarse en manos de los tribunales nacionales, sino que la convención debe determinar que dicha fecha será la fecha en que nazca un derecho.

[39] La regla dominante parece ser que el porteador puede establecer válidamente en su conocimiento de embarque que sus empleados y agentes gozarán del beneficio de la limitación de responsabilidad (así como de otras disposiciones del contrato de transporte). No obstante, para ser eficaz, tal disposición debe indicar muy claramente la intención del porteador de extender la disposición de limitación. Véase *Bernard Screen Printing v. Meyer Line* 1971, A.M.C. 1887; cf. *Cabot Corporation v. S.S. Mormacswan*, 1971, A.M.C. 1130. Véanse también Estados Unidos, *Robert C. Herd and Co. v. Krowill Machinery Corp.* (1959 A.M.C. 879; 79 S. Ct. 766; 359 U.S. 297; Francia: 1959 D.M.F. 587; C.A. Aix 18.3.1958; Reino Unido: *Midlands Silicones Ltd. v. Scruttons Ltd.* [1959] 1 Lloyd's Rep. 289, QB [1960] 1 Lloyd's Rep. 571 C.A.; Australia: *Wilson v. Darling Island Stevedoring Company* [1956] 1 Lloyd's Rep. 346. Véase, en general, Selvig, *Unit Limitation*, *op. cit.*, 157 y siguientes.

[40] *Cf.* artículo 25 A, 1, del Convenio de Varsovia (agregado por el artículo XIV, 1, del Protocolo de La Haya), al dependiente que extiende la disposición sobre limitación de la responsabilidad "si prueba que actuaba en el ejercicio de sus funciones".

[41] El artículo 25 A, 2, del Convenio de Varsovia contiene la misma norma.

[42] Estas incertidumbres se refieren a la cuestión de si las palabras "en ningún caso" han de dar a los porteadores el derecho de limitar su responsabilidad incluso en casos que entrañen dolo o temeridad.

[43] El artículo 25 del Convenio de Varsovia priva al porteador del derecho de limitar su responsabilidad si el daño es causado por una acción u omisión suya "con intención de causar el daño" o por una acción u omisión de un agente que actúe en el ejercicio de sus funciones. Esta disposición fue modificada por el artículo XIII del Protocolo de La Haya, que establece que "los límites de responsabilidad . . . no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del transportista o de sus dependientes, con intención de causar el daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño". En el artículo 29 de la Convención CMR se emplea el término "dolo". En el artículo 37 del Convenio CIM se establece que en casos de "dolo o una falta grave . . . deberá indemnizarse completamente al derechohabiente por el perjuicio probado, hasta el doble" del máximo que de lo contrario sería pagadero según las reglas de limitación.

podrá prevalerse de las disposiciones del presente artículo si se demuestra que los daños se deben a una acción u omisión del empleado o agente que ha tenido lugar, ya con intención de provocar daños, ya temerariamente y a sabiendas de que probablemente se producirían"[44].

52. Se observará que en las disposiciones indicadas se distingue entre "una acción u omisión del *porteador*" (inciso *e*) del artículo 2) y "una acción u omisión *del empleado o agente*" (párrafo 4) del artículo 3). A causa de esta distinción, puede ser dudoso que la limitación de la responsabilidad del *porteador* sea aplicable cuando el daño ha sido causado intencionalmente por un *empleado* o *agente*. Como se señaló en el primer informe del Secretario General, es difícil hacer una distinción entre los actos del "porteador" y los de sus "empleados y agentes" en el contexto de las organizaciones comerciales modernas, y esta distinción parece incompatible con la evolución jurídica actual en materia de responsabilidad de las entidades comerciales. Véase el primer informe del Secretario General (A/CN.9/63/Add.1*), párrs. 153 a 156 y 163 a 166. El Grupo de Trabajo, en su cuarto período de sesiones, al establecer normas afirmativas unificadas sobre la responsabilidad del porteador, omitió las disposiciones de las Reglas de La Haya que establecen una distinción entre el "porteador" y sus "empleados o agentes". Informe sobre el cuarto período de sesiones, párr. 28.

53. Según el párrafo 2 del artículo 25 del Convenio de Varsovia, el porteador no puede prevalerse de diversas disposiciones protectoras, incluso la relativa a limitación de la responsabilidad, en casos de dolo por "un agente del porteador que actúe en el ejercicio de sus funciones". El artículo XIII del Protocolo de La Haya sobre este Convenio suprime análogamente los límites de la responsabilidad en casos de actos especificados "del transportista o de sus dependientes". Según el párrafo 2 del artículo 29 de la Convención CMR, el porteador no puede prevalerse de las disposiciones que excluyen o limitan su responsabilidad si el dolo o la falta grave "ha sido cometido por los agentes o empleados del porteador o por cualesquier otras personas cuyos servicios emplee para efectuar el transporte, cuando tales agentes, empleados u otras personas actúen en el ejercicio de sus funciones". Compárense los artículos 37 y 40 del Convenio CIM.

54. La convención sobre la responsabilidad de los porteadores marítimos se conformaría al enfoque de otras convenciones sobre transporte si se adoptara la siguiente formulación, que combina el inciso *e*) del artículo 2 y el párrafo 4) del artículo 3 del Protocolo de Bruselas (los términos nuevos van en cursiva):

"Ni el porteador ni el buque tendrán derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad establecida en este párrafo si se demuestra que los daños se deben a una acción u omisión del porteador *o de alguno de sus empleados o agentes (en el ejercicio de sus funciones)* hecha con intención de provocar daños o temerariamente y a sabiendas de que probablemente se producirían daños. *El empleado o agente tampoco tendrá derecho a beneficiarse de tales disposiciones con respecto a una acción u omisión suya.*

55. En una respuesta al cuestionario de la Secretaría se recomendó una norma sobre limitación "inquebrantable", que fuera aplicable independientemente de la causa de la pérdida o daño[45]. Una limitación "inquebrantable" evitaría los litigios e incertidumbres que resultan de alegaciones de que la acción u omisión que causó el daño fue dolosa o temeraria. No obstante, es probable que una norma de este tipo pueda considerarse sólo en el contexto de un límite monetario relativamente alto. Si el Grupo de Trabajo aprobara este enfoque, podría formularse un proyecto de disposición en un futuro informe en relación con el examen de límites monetarios concretos.

4. *Un límite máximo de responsabilidad del porteador*

56. Con arreglo a la norma "por kilogramo" que estipula el inciso *a*) del artículo 2 del Protocolo, no hay un límite superior al que pueda llegar la responsabilidad máxima cuando se trate de cargas excepcionalmente pesadas. En la Conferencia Diplomática de 1968 se debatió la falta de este límite general y varias delegaciones presentaron propuestas encaminadas a establecerlos[46].

57. Sin embargo, finalmente estas propuestas fueron rechazadas, principalmente sobre la base de que eran innecesarias y superfluas en vista de la existencia de la Convención de 1957 sobre limitación global de responsabilidad[47], y porque en algunos casos con ellas se podía limitar excesivamente las compensaciones[48].

---

[44] El artículo 25 A, 3, del Convenio de Varsovia priva a los empleados y agentes de la regla de limitación "si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del dependiente, con intención de causar el daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño". El párrafo 2 del artículo 29 de la Convención CMR priva a los empleados y agentes del derecho de limitar sus responsabilidades personales si prueba que el daño fue causado con "dolo".

* Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV, anexo.

[45] Véase la respuesta de Noruega al cuestionario sobre conocimientos de embarque.

[46] Véase, por ejemplo, las propuestas de Dinamarca, Japón, los Países Bajos y la República Federal de Alemania, en Conferencia Dipliomática de Derecho Marítimo, 12a. reunión, 2a. fase, Bruselas 1968, *Verbatim Reports*, 21-2, pág. 104.

[47] Convenio Internacional relativo a la limitación de la responsabilidad de propietarios de buques de altura, firmado en Bruselas el 10 de octubre de 1957. En este Convenio se autoriza al porteador para que limite su responsabilidad a 1.000 francos por cada tonelada de desplazamiento de la nave en lo relativo a reclamaciones por pérdida de bienes (3.000 francos por tonelada en caso de reclamaciones por muerte o lesiones corporales), a menos que el suceso que origine la reclamación se haya debido a culpa o consentimiento del propietario. Este Convenio complementa al Convenio de Bruselas y no está derogado por éste.

[48] En la Conferencia Diplomática de 1968, Sir Kenneth Diplock, Jefe de la delegación británica y miembro del Comité de Redacción del inciso *a*) del Artículo 2 del Protocolo, hizo las siguientes observaciones en cuanto al límite general de responsabilidad de los porteadores: ". . . hemos preparado un proyecto en el que se fijaban . . . límites máximos . . . el sistema . . . era demasiado complicado para atraer a la mayoría de las naciones . . . y cuando la cifra elegida fue la más alta de las consideradas, 200.000 francos, resultó claro para quienes votamos en contra de esa propuesta que causaría injusticias que bien podrían determinar que muchas naciones se negaran a adherirse al Convenio. Si se hace un cálculo artimético, a razón de 30 francos por kilogramo, con 6,6 toneladas se alcanza la cifra de 200.000 francos. Ya muchos contenedores transportan 20 toneladas, y algunos más de 30 toneladas. En definitiva, el monto de la compensación a que tendría derecho el que tuviere mercancías en un contenedor no enumeradas específicamente

58. La decisión de la Conferencia Diplomática de 1968 de rechazar las propuestas encaminadas a fijar un límite máximo general a la responsabilidad del porteador, se ajustaba al criterio de otras importantes convenciones sobre transporte, en todas las cuales se establecían limitaciones "por kilogramo" mucho más altas y no se especificaban límites máximos. Cabe también notar que en las propuestas se formulaba un límite máximo "por bulto o unidad", con lo que se producirían las mismas ambigüedades analizadas precedentemente con respecto a esos términos.

5. *Resumen de las propuestas relativas a una norma completa de limitación de responsabilidad*

59. A continuación se enuncian en la forma de un proyecto de texto las diversas disposiciones que pueden ser necesarias para presentar una norma completa de limitación de responsabilidad. Las palabras cuyo uso es facultativo figuran entre paréntesis ( ).

Para el inciso *a*) se presentan variantes de disposiciones:

a)

Variante I

"A menos que el cargador haya declarado la naturaleza y el valor de las mercancías antes de su embarque y que esta declaración haya sido incluida en el conocimiento, ni el porteador ni sus *agentes o empleados* ni el buque responderán en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afectan a éstas por una cantidad superior al equivalente de ____ por (bulto u otra unidad *de embarque*) o de ____ por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, siendo aplicable el límite más elevado."

Variante II

"A menos que el cargador haya declarado la naturaleza y el valor de las mercancías antes de su embarque y que esta declaración haya sido incluida en el conocimiento, ni el porteador ni sus *agentes o empleados* ni el buque responderán en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas por una cantidad superior al equivalente de ____ por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas."

b) "Por franco se entenderá una unidad consistente en 65,5 miligramos de oro de 900 milésimas. La fecha de conversión en moneda nacional de la cantidad concedida será la que determine la ley del tribunal que conozca el caso."

c)[49] ("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 más el *dispositivo mismo* (cuando lo proporcione el cargador), se considerarán como un bulto o una unidad a los efectos del presente párrafo. Fuera de este caso, tal dispositivo se considerará como el bulto o unidad.")

d) "La declaración mencionada en el inciso *a*) de este párrafo, si está incluida en el conocimiento, constituirá una presunción salvo prueba en contrario, pero no obligará al porteador, que podrá impugnarla."

e) "Por convenio entre el porteador, el capitán o el agente del porteador y el cargador, podrán fijarse cantidades máximas diferentes de las indicadas en el inciso *a*) del presente párrafo, siempre que esa suma máxima convencional no sea inferior a la cantidad máxima correspondiente indicada en dicho inciso."

f) "Ni el porteador ni el buque tendrán derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad establecida en el presente párrafo si se demuestra que los daños se deben a una acción u omisión del porteador, o de cualquiera de sus agentes o empleados (en el ejercicio de sus funciones), que ha tenido lugar, ya con intención de provocar daños, ya temerariamente, y a sabiendas de que probablemente se producirían daños. Tampoco el agente o empleado tendrá derecho a beneficiarse de esas disposiciones con respecto a un acto u omisión suyos."

g) "El total de las cantidades que hayan de pagar el porteador y sus empleados o agentes no excederá en ningún caso del límite establecido en el presente Convenio."

h) "Ni el porteador, ni sus agentes o empleados, 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."

D. *Principios que se deben considerar para fijar un límite*

60. En el presente informe no se ha hecho ninguna referencia a la cantidad límite, suponiendo que posteriormente se consideraría la cuestión de las cantidades concretas. Con todo, quizá el Grupo de Trabajo desee examinar los *principios* que sirvan para fijar un límite adecuado. En la presente sección se señalan los posibles principios que puede tomar en cuenta el Grupo de Trabajo.

1. *Restablecimiento del valor inicial de la cantidad límite en 1924*

61. El Convenio de Bruselas fijó en 1924 una cantidad límite de "100 libras esterlinas" por bulto o unidad. Como se hizo notar precedentemente[50], al cabo de 49 años la inflación ha reducido en gran medida el valor real de esa cantidad, de modo que el valor actual de "100 libras esterlinas" sólo representa una fracción del que tenía en 1924[51]. En general, se ha reconocido que la cantidad límite fijada por el Protocolo de Bruselas de "10.000 francos Poincaré" por "bulto o unidad" *no* restablece el valor original de "100 libras

como bultos, dependería del tamaño del contenedor en que se encontraran. Si se tratara de un contenedor de 6,6 toneladas o menos, obtendría el monto de 30 [francos por kilogramo], si se tratara de un contenedor de 21 toneladas de capacidad, sólo obtendría un tercio de ese monto. Si se tratara de un contenedor de 33 toneladas de capacidad, sólo obtendría un quinto de esa cantidad . . . Esto no parece tener sentido ni desde el punto de vista del cargador ni desde el del porteador". Véase *Verbatim Reports*, vol. 21-2, págs. 151-152.

[49] Esta disposición figura entre paréntesis porque sería innecesaria si se aprobara una regla de limitación basada solamente en el peso, como se sugiere en la variante II en el apartado *a*) *supra*.

[50] Véase el párr. 5 *supra*.

[51] Véase la nota 7, *supra*.

esterlinas"[52]. En consecuencia, tal vez el Grupo de Trabajo desee considerar si el restablecimiento del valor de 100 libras esterlinas en 1924 constituiría un principio adecuado para la fijación de una nueva cantidad límite.

2. *Comparación con otros convenios sobre transporte*

62. Se pueden obtener útiles antecedentes haciendo una comparación de las cantidades límite fijadas en otros importantes convenios sobre transporte. Esta comparación revela que el límite "por kilogramo" del Protocolo de Bruselas es muy inferior al límite "por kilogramo" de otros convenios de la misma índole, como se indica en el cuadro siguiente:

CUADRO 1

Convenio	*Límite (francos por kilogramo)*	*Porcentaje del límite fijado por el Protocolo de Bruselas*
Protocolo de Bruselas ..	30	100
Convenio de Varsovia[a] ..	250	833
Convenio CIM[b]	496	1 650
Convenio CIM, proyecto de revisión[c]	238	825
Convención CMR[d]	123	414

[a] Convenio para la unificación de determinadas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia, el 12 de octubre de 1929, 137 Sociedad de las Naciones, *Treaty Series* 11, artículo 22. Las normas básicas de todos los convenios citados en este documento están sujetas a algunas restricciones y excepciones.

[b] Convenio internacional referente al transporte de mercancías por ferrocarril (CIM), firmado en Berna el 25 de octubre de 1952, Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 241, artículo 31, pág. 427. El límite efectivo estipulado en el artículo 31 es de "100 francos por kilogramo", pero el artículo 56 entiende por franco "el franco oro de un peso de 10/31 de gramo, con ley de 0,900". Esta unidad monetaria, a veces denominada "Franco Germinal", vale aproximadamente cinco veces más que el Franco Poincaré. Para facilitar la comparación, en el cuadro 1 *supra* se ha convertido el límite fijado por el CIM de 100 francos "Germinal" en francos Poincaré. Véase también el Protocolo de 25 febrero de 1961 y el artículo 31 del Protocolo A de 29 de abril de 1964.

[c] El proyecto de enmiendas al Convenio CIM fue aprobado el 7 de febrero de 1970 en la Séptima Conferencia para la revisión del Convenio CIM, celebrada en Berna. Véase *Office central des transports internationaux par chemins de fer*, Berna, "Rapport de Gestion", 1970, pág. 6. Por una de estas enmiendas se reduce el límite de 100 a 50 francos "Germinal". Las enmiendas radactadas en 1970 no han entrado aún en vigor.

[d] Convención sobre el contrato de transporte internacional de mercaderías por carretera (CMR), firmada en Ginebra el 19 de mayo de 1956, Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 399, artículo 23, pág. 210. El artículo 23 estipula un límite de "25 francos por kilogramo" pero, al igual que el artículo 56 del Convenio CIM (véase nota 3 *supra*), entiende por franco "el franco oro de un peso de 10/31 de gramo, con ley de 0,900". Tal como se hizo en relación con el Convenio CIM, el límite fijado por la CMR de 25 francos "Germinal" ha sido convertido en francos Poincaré en el cuadro *supra* para facilitar la comparación.

[52] El Presidente del Grupo de Trabajo sobre limitación de responsabilidad en la Conferencia Diplomática de 1968 reconoció que 10.000 francos ". . . constituyen una cifra 20% ó 25% inferior a la de 100 libras oro aprobada en 1924, pero sin duda representan una mejora apreciable respecto del nivel a que en realidad había descendido el límite en los distintos países". Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo, *op. cit.*, 1967, pág. 716.

APENDICE I

Límites "por bulto o unidad" en determinados países

País	*Límite*	*Equivalente en libras esterlinas al cambio oficial*	*Equivalente en dólares de los EE.UU. en cifras redondas*
Australia[a]	400 dólares australianos	47	122
Bélgica	17.500 francos belgas	150	370
Canadá	500 dólares canadienses	192	500
Dinamarca	1.800 coronas danesas	99	257
España	5.000 pesetas	31	80
Estados Unidos ..	500 dólares	192	500
Finlandia[b]	600 marcos nuevos finlandeses	56	146
Francia	2.000 francos	150	390
Grecia	8.000 dracmas	102	264
Irlanda	100 libras esterlinas	101	261
Italia	200.000 liras	131	340
Japón	100.000 yen	123	320
Noruega	1.800 coronas noruegas	104	270
Países Bajos	1.250 florines	148	385
Portugal	12.500 escudos	138	359
Reino Unido[c]	100 libras esterlinas	100	260
República Federal de Alemania ...	1.250 DM.	149	388
Suecia	1.800 coronas suecas	145	378
Suiza	2.000 francos suizos	203	528
URSS[d]	250 rublos	115	300

FUENTE DE LOS TIPOS DE CAMBIO: Fondo Monetario Internacional, *International Financial Statistics*, mayo 1972, pág. 6.

[a] Se ha informado al Secretario General de que en 1957 se concertó un acuerdo en Australia entre los principales navieros, aseguradores y propietarios de la carga, en virtud del cual se aumentó el límite de 100 a 200 libras australianas (en la actualidad 400 dólares australianos).

[b] Para los demandantes domiciliados en un Estado extranjero, el límite es de 18.000 marcos viejos finlandeses en oro (alrededor de 1.800 marcos nuevos finlandeses) si hay un acuerdo recíproco entre Finlandia y el Estado extranjero de que se trate en el sentido de que se aplicará el límite más alto entre barcos que pertenezcan a los respectivos Estados.

[c] Los propietarios de la carga, los navieros y los aseguradores británicos, celebraron en 1950 un acuerdo para aumentar el límite a 200 libras esterlinas "en moneda legal". (Acuerdo de 1950 de la Asociación de Derecho Marítimo Británico, conocido por regla general como "Acuerdo de la cláusula oro".) Este acuerdo regula todas las controversias que se susciten entre sus partes, siempre que se ventilen en el Reino Unido.

[d] *Crédit Suisse, Bulletin*, abril/mayo 1972, pág. 31.

APENDICE II

Textos del párrafo 5 del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924 y de los artículos 2 y 3 del Protocolo de Bruselas de 1968

A. *Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924*

Artículo 4

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

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

Esta declaración inserta en el conocimiento constituirá una presunción, salvo prueba en contrario, pero no obligará al porteador, que podrá impugnarla.

Por convenio entre el porteador, el capitán o el agente del porteador y el cargador, podrá fijarse una cantidad máxima diferente de la indicada en este párrafo, con tal que este máximo convencional no sea inferior a dicha cifra.

Ni el porteador ni el buque serán en caso alguno responsables por las pérdidas o daños causados a las mercancías o que les conciernan, si en el conocimiento el cargador ha hecho a sabiendas una declaración falsa de su naturaleza o de su valor.

B. *Protocolo por el que se modifica el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924*

Artículo 2. El artículo 4, párrafo 5 queda sustituido por el texto siguiente:

a) A menos que el cargador haya declarado la naturaleza y el valor de las mercancías antes de su embarque y que esta declaración haya sido incluida en el conocimiento, ni el porteador ni el buque responderán en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas por una cantidad superior al equivalente de 10.000 francos por bulto o unidad o de 30 francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, siendo aplicable al límite más elevado.

b) La cantidad total debida será calculada en función del valor de las mercancías en el lugar y en la fecha en que hayan sido descargadas conforme al contrato, o en el lugar y en la fecha en que deberían haber sido descargadas.

El valor de las mercancías se determinará según la cotización en bolsa o, a falta de ella, según el precio corriente en el mercado o, a falta de cotización en bolsa y de precio corriente en el mercado, según el valor usual de mercancías de las mismas naturaleza y calidad.

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.

d) Por franco se entenderá una unidad consistente en 65,5 miligramos de oro de 900 milésimas. La fecha de conversión en moneda nacional de la cantidad concedida será la que determine la ley del tribunal que conozca del caso.

e) Ni el porteador ni el buque tendrán derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad establecida en este párrafo si se demuestra que los daños se deben a una acción u omisión del porteador que ha tenido lugar, y con intención de provocar daños, ya temerariamente y a sabiendas de que probablemente se producirían daños.

f) La declaración mencionada en el apartado *a*) de este párrafo, si está incluida en el conocimiento, constituirá una presunción salvo prueba en contrario, pero no obligará al porteador, que podrá impugnarla.

g) Por convenio entre el porteador, el capitán o el agente del porteador y el cargador, podrán fijarse cantidades máximas diferentes de las indicadas en el apartado *a*) de este párrafo, siempre que esa suma máxima convencional no sea inferior a la cantidad máxima correspondiente indicada en dicho apartado.

h) 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.

Artículo 3. Entre los artículos 4 y 5 del Convenio se añade el siguiente artículo 4 *bis*:

1. Las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad establecidas en el presente Convenio serán aplicables a toda acción ejercida contra el porteador para la indemnización de las pérdidas o daños sufridos por mercancías que sean objeto de un contrato de transporte, se funde la acción en responsabilidad contractual o en responsabiliad 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 puede invocar conforme al presente Convenio.

3. El total de las cantidades que hayan de pagar el porteador y sus empleados y agentes no excederá en ese caso del límite establecido en el presente Convenio.

4. No obstante, el empleado o agente del porteador no podrá prevalerse de las disposiciones del presente artículo si se demuestra que los daños se deben a una acción u omisión del empleado o agente que ha tenido lugar, ya con intención de provocar daños, ya temerariamente y a sabiendas de que probablemente se producirían.

PARTE II. TRANSBORDO

A. *Introducción: tipos de conocimientos de embarque*

1. Como se señaló en la introducción general al presente informe, entre los temas elegidos para ser examinados por la Comisión se incluyó el del uso de las "cláusulas de transbordo" en los conocimientos de embarque.

2. Hay "transbordo" cuando, durante el transporte de mercancías en virtud de un contrato de transporte, el porteador que celebró el contrato con el cargador (denominado en el presente informe el "porteador contratante") transfiere las mercancías a otro porteador (denominado en el presente informe el "porteador sucesivo"). El transbordo puede ocurrir en diversas circunstancias, y es importante distinguir entre dos clases diferentes de disposiciones relativas al transbordo.

3. La primera clase (a menudo denominada "conocimiento de embarque directo") establece un "puerto de desembarque" en el cual se conviene expresamente que se hará el transbordo. Por ejemplo, un expedidor de Bombay que envía mercancías a Tokio puede hacer un contrato con un porteador contratante para transportar mercancías a Sydney en su buque y en Sydney transbordar esas mercancías al buque de un porteador sucesivo para el viaje de Sydney a Tokio. De conformidad con ese arreglo, el anverso del conocimiento de embarque diría lo siguiente: "Barco: *S.S. Alicia;* puerto de embarque: *Bombay;* puerto de descarga: *Sydney;* destino final: *Tokio*".

4. Entre las disposiciones impresas en el reverso del conocimiento de embarque puede incluirse un texto como el siguiente:

> "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, tanto si pertenecen al porteador o a otros . . . Cuando el último destino en el que el porteador puede haberse comprometido a entregar las mercancías es destino del puerto de descarga del buque, *el portador actúa únicamente como agente expeditor.*

"La responsabilidad del porteador quedará limitada a la parte del transporte realizada por él en buques bajo su gestión y no reconocerá ninguna reclamación por avería o pérdida que se produzca durante cualquier otra parte del transporte, aunque él haya cobrado el flete por el transporte completo"[1].

5. La característica importante de ese conocimiento de embarque es que la transferencia de la responsabilidad por el transporte del porteador contratante a un porteador sucesivo en un punto intermedio (es decir, en Sydney,) está expresamente prevista en el contrato de transporte. Se advertirá que en el conocimiento de embarque se prevé que respecto de esta transferencia de responsabilidad el porteador contratante actúa sólo como agente del propietario de las mercancías al concertar los arreglos para reexpedir las mercancías. Según una autoridad en la materia, en tal caso "parecería que el puerto de descarga para transbordo debe ser considerado como otro puerto de descarga posible en virtud del contrato; cabe considerar que queda terminado en adelante el contrato de transporte comprendido en el conocimiento de embarque y dejan de aplicarse las Reglas de La Haya al porteador que era una de las partes en ese contrato[2].

6. En el segundo tipo de conocimiento de embarque no se prevé ningún puerto de descarga intermedio. Por ejemplo, en un embarque de mercancías de Bombay a Tokio, los espacios en blanco en el anverso del conocimiento de embarque se llenarían con los datos siguientes: "Buque: *SS. Alicia;* Puerto de Embarque: *Bombay;* Destino final: *Tokio*".

7. Sin embrago, las condiciones de transporte establecidas en el reverso del conocimiento de embarque incluyen generalmente una cláusula con arreglo a la cual el porteador está autorizado a transbordar las mercancías. Por ejemplo, en el artículo 6 del conocimiento de embarque CONLINE se establece que:

"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, tanto si pertenecen al porteador *o a otros,* o por otros medios de transporte, procediendo a tal puerto bien directa o indirectamente; y para llevar las mercancías o parte de ellas, más allá de su puerto de destino; y para transbordarlas, desembarcarlas o depositarlas en tierra o a flote y reembarcarlas y reexpedirlas a costa del porteador, *pero a riesgo del comerciante*"[3].

8. Muchos conocimientos de embarque contienen también alguna frase, generalmente la cláusula por la que se autoriza el transbordo, con arreglo a la cual el porteador contratante y cada porteador sucesivo es responsable por las pérdidas o daños que sufran las mercancías únicamente mientras estén en poder de ese porteador. Hay varias variaciones de esta clase de cláusula. El conocimiento de embarque CONLINE incluye la cláusula siguiente:

". . . La responsabilidad del porteador quedará limitada *a la parte del transporte realizada por él en buques bajo su gestión* y no reconocerá ninguna reclamación por avería o pérdida que se produzca durante cualquier otra parte del tranporte, *aunque haya cobrado el flete por el transporte completo.*" (Artículo 6.)

9. Un propósito análogo se refleja en las cláusulas en las que se establece que se considera que el cargamento ha sido entregado cuando sale del buque del porteador contratante. Como ejemplo de cláusula de esa clase citaremos la siguiente:

"Toda responsabilidad del porteador por cualquier concepto cesará por completo y se considerará que las mercancías han sido entregadas por él con arreglo a este conocimiento de embarque, y este contrato de transporte se considerará cumplido plenamente, en el momento de la entrega real o implícita de las mercancías por cualquier persona o porteador sucesivo en el puerto de descarga o en otra parte si hubiese habido previamente sustitución, transbordo o transporte sucesivo"[4].

10. Por otra parte, por lo menos en un formulario corriente de conocimiento de embarque el porteador contratante asume expresamente la responsabilidad por el transporte sucesivo de conformidad con el siguiente texto:

"Las mercancías, o parte de ellas, podrán transportarse en el mismo buque o en otros buques, pertenezcan o no a la compañía, y si las circunstancias, a juicio del porteador, el capitán o el agente, hacen que el transbordo sea conveniente o útil podrán transbordarse en cualquier puerto o puertos o en cualquier lugar o lugares, y en el curso del transbordo podrán colocarse o almacenarse en la nave o en tierra y podrán reembarcarse o enviarse por vía terrestre y/o por vía aérea, *a elección y por cuenta del porteador, formando todas las operaciones parte del viaje contratado y siguiendo aplicándose las disposiciones del conocimiento de embarque*"[5].

B. *Legislación y prácticas aplicables a las cláusulas de transbordo*

11. No existe actualmente una legislación internacional que se refiera directamente al transbordo por

[1] Conocimiento de embarque CONLINE, condiciones para buques de línea aprobadas por *the Baltic and International Maritime Conference*. Informe de la Secretaría de la UNCTAD sobre Conocimientos de Embarque (TD/B/C.4/ISL/6/Rev.1), anexo III, parte B de la sección 6.

[2] Carver, *Carriage by Sea* (12a. edición, 1971), págs. 276 y 277.

[3] En esta y en otras citas, la cursiva es nuestra, salvo indicación en contrario. Las cláusulas de transbordo corrientes se resumen en la respuesta de Australia al cuestionario que figura en el párrafo 9. Las porciones conexas del conocimiento de embarque CONLINE se citan en el párrafo 4, *supra*. Véase el Informe de la Secretaría de la UNCTAD sobre Conocimientos de Embarque, *op. cit., supra* nota 1.

[4] Gronfors, *On-Carriage in Swedish Maritime Law*, en *Six Lectures on the Hague Rules* (Gronfors, ed., 1967), pág. 52.

[5] Transatlantic, Australian Homeward B/L 3 (*d*) (la cursiva es nuestra). Véase Gronfors, *ibid.* pág. 52. La respuesta de Checoslovaquia al cuestionario es expresamente favorable al criterio aplicado en este modelo de conocimiento de embarque. Este criterio se refleja en proyectos de propuestas que figuran en la parte G, *infra*.

porteadores marítimos. A falta de disposiciones expresas en el Convenio de Bruselas de 1924, podría recurrirse en algunas situaciones al requisito general del párrafo 2 del artículo 3 de que el porteador "procederá de manera apropiada y cuidadosa al . . . transporte, custodia, cuidado y descarga de las mercancías transportadas", disposición reforzada por el párrafo 8 del artículo 3 que anula las disposiciones contractuales cuyo fin es reducir la responsabilidad del porteador conforme al convenio. Pero no parece que los porteadores utilicen constantemente esas disposiciones para reglamentar los transbordos que se llevan a cabo de conformidad con las cláusulas típicas de transbordo contenidas en los conocimientos de embarque.

12. En consecuencia, se supone en general que se aplicarán las cláusulas de transbordo para limitar la responsabilidad del porteador a la parte del viaje comprendida en el contrato durante la cual las mercancías se encuentren en su barco y antes del transbordo de las mercancías a un porteador sucesivo[6].

13. De conformidad con la práctica existente, cuando se realiza el transbordo el porteador sucesivo emite un conocimiento de embarque o da al porteador contratante un recibo que lo exime de responsabilidad por las mercancías[7]. Generalmente el porteador sucesivo emite sus propios conocimientos de embarque. Varias cláusulas corrientes de transbordo, como las de los conocimientos de embarque de ALAMAR y en los conocimientos de embarque modelo P e I establecen expresamente que cuando se hace el transbordo el conocimiento de embarque del porteador contratante cesará de tener efecto y será reemplazado para el resto del transporte por el del porteador sucesivo. Sin embargo, no está claro si las disposiciones del conocimiento de embarque del porteador contratante que se aparten de las del conocimiento de embarque original y que puedan resultar en perjuicio del propietario de la carga, priman sobre las disposiciones del conocimiento de embarque original. Esas disposiciones del conocimiento de embarque pueden incluir cláusulas sobre la elección de la jurisdicción y el monto en dinero aplicables al determinar la limitación de la responsabilidad. Una cuestión esencial sobre la cual parece no haber una práctica uniforme es la de si el Convenio sigue siendo aplicable durante todo el viaje o si su aplicación se decide sobre la base del derecho aplicable a cada conocimiento de embarque expedido durante el transporte[8].

14. La cuestión de la responsabilidad en el transbordo mediante gabarras, o de otro modo, del buque de un porteador al buque del otro porteador y el depósito en tierra o a bordo de un buque hasta que el porteador sucesivo embarque las mercancías en su buque, no parece haber sido solucionada en la práctica[9]. A este respecto algunos conocimientos de embarque establecen simplemente que la responsabilidad del porteador se limitará a la parte del transporte realizada en sus buques (conocimiento de embarque CONLINE). De conformidad con el presente Convenio, podría sostenerse que en virtud del inciso *e*) del artículo 1 la responsabilidad del Porteador continúa sólo hasta que las mercancías son descargadas de su buque, y que en virtud del artículo 7 el porteador puede hacer cualquier arreglo "antes de la carga y después de la descarga del buque en que las mercancías se transporten por mar". Otros conocimientos de embarque, como el conocimiento de embarque modelo P e I, son más explícitos porque prevén que durante el transbordo el propietario de la carga no podrá reclamar por las pérdidas o daños que sufran las mercancías durante el transbordo y que además correrá a su cargo el costo del almacenamiento durante el transbordo[10].

C. *Problemas que surgen con arreglo al derecho y a la práctica actuales*

15. Las cláusulas de transbordo responden al interés de los porteadores en: 1) permitir máxima flexibilidad para establecer la ruta de sus buques, y 2) limitar lo más estrictamente posible el período durante el cual el porteador será responsable por la pérdida o daños que sufran las mercancías.

16. Por otra parte, la medida en que los conocimientos de embarque responden a ese interés crea problemas para el cargador[11].

17. De conformidad con la práctica actual, cuando el conocimiento de embarque contiene una cláusula de transbordo típica el cargador sólo puede tener recurso contra el porteador en cuyo poder se encontraban las mercancías cuando se produjo el daño o la pérdida. Pero es frecuente que el propietario de la carga no sepa dónde ocurrió la pérdida o el daño. Se ha sugerido que en esa situación, el propietario de la carga debería iniciar una acción judicial contra todos los porteadores que han participado en el transporte. De lo contrario tendrá que recurrir contra cada uno de los porteadores hasta que se establezca la responsabilidad[12].

18. El propietario de la carga se encuentra también en la incertidumbre respecto de la pérdida o daños que pueda alegarse tuvieron lugar durante el transbordo de las mercancías de un porteador a otro. De conformidad con las cláusulas existentes, el propietario de la carga puede verse obligado a reclamar contra los propietarios de gabarras, las autoridades portuarias y los encargados de las operaciones de almacenamiento en el puerto de transbordo. Este puerto puede estar muy lejos del domi-

[6] Scrutton en Charter Parties (17a. ed.,), pág. 418, dice que la libertad de transbordar no está incluida en la prohibición del inciso 8) del artículo 3 de las Reglas de La Haya según la cual parece establecido el requisito de que el transbordo sea razonable y no incompatible con lo que se ha de entender por "transporte adecuado". Scrutton cita el caso inglés de *Marcelino González y Compañía v. James Nourse Limited* (1936) 1 k. B. 565 en apoyo de su opinión. Parecería que los problemas relacionados con la validez de la cláusula de transbordo están estrechamente relacionados con el efecto perjudicial más común del transbordo, es decir, la pérdida económica para el propietario de la carga debido a la demora.

[7] Tetley, *Marine Cargo Claims* (1965), pág. 255.

[8] Knauth, *Ocean Bills of Lading*, págs. 229 y 230.

[9] Véase Powers, *A Practical Guide to Bills of Lading* (1966), 87. Pero en un fallo que sentó jurisprudencia de los tribunales de los Estados Unidos, "The Lighter Sydney", 114 F. 2°. 72, la corte, basándose en la Ley Harter declaró que "el expedidor ha recibido un conocimiento de embarque directo, después de lo cual los porteadores principales no pueden eximirse por contrato de su responsabilidad durante el transbordo".

[10] Véase el anexo III del Informe de la Secretaría de la UNCTAD sobre Conocimientos de Embarque.

[11] Véase las respuestas al cuestionario enviadas por Australia, Austria, Checoslovaquia, Chile, Dinamarca, Irak, la República Federal de Alemania, la República Khmer, Suecia y Turquía.

[12] Tetley, *op. cit., supra*, págs. 225 y 257.

cilio del propietario de la carga y ordinariamente este último no tendrá contacto directo con las partes que intervienen en el transbordo y hasta puede no conocerlas siquiera.

19. Como se ha señalado, no está claro si las disposiciones de un conocimiento de embarque del porteador sucesivo priman sobre las del conocimiento de embarque inicial. El propietario de la carga no tiene seguridad sobre la ley que regirá el transporte sucesivo. El conocimiento de embarque del transporte sucesivo puede ser emitido en un Estado que no sea parte en el Convenio. En ese caso, las disposiciones del conocimiento de embarque inicial, según las cuales el contrato de transporte termina con el transbordo, pueden llevar a la conclusión de que el "nuevo" contrato de transporte no está regido por el Convenio.

D. *Disposiciones de convenios que rigen el transporte por vía aérea, por carretera y por ferrocarril*

20. Al examinar las disposiciones legislativas aplicables a los problemas del transbordo, habrá que tener presentes las siguientes cuestiones fundamentales:

a) ¿Hasta qué punto debe ser responsable el porteador contratante con arreglo al contrato de transporte?

b) ¿Debe ser responsable el porteador sucesivo (y más especialmente, el porteador final o "que hace la entrega") por las pérdidas o daños ocurridos antes de que reciba el transbordo? ¿O sólo debe ser responsable por las pérdidas o daños ocurridos durante la parte del transporte que haya realizado?

c) ¿Debe estar regida la responsabilidad del porteador sucesivo por los términos del contrato de transporte inicial y por el Convenio?

21. Las convenciones internacionales aplicables al transporte por vía aérea, por ferrocarril y por carretera contienen disposiciones para resolver estos problemas (y otros conexos). En esas convenciones varios problemas son considerados en un artículo o en varios artículos conexos que deben considerarse como si formaran una unidad. Por esa razón se indican a continuación las disposiciones de cada convención sobre este grupo de problemas. Más adelante se considerarán por separado cada uno de los problemas.

1. *Transporte aéreo: la Convención de Varsovia*

22. La Convención de 1929 para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional (Convención de Varsovia)[13] dispone en el inciso 3) de su artículo 1:

> "El transporte que se efectúe por aire por varios transportadores sucesivos constituye, para la aplicación de esta Convención, un solo transporte cuando esté considerado por las Partes como una sola operación, aun cuando haya sido hecha bajo la forma de un solo contrato o de una serie de contratos . . ."

23. El artículo 30 de esta Convención se refiere al derecho a recurrir en el caso de los viajeros, equipajes o mercancías cuando se trata "del transporte regido por la definición del tercer inciso del artículo 1, que deba ejecutarse por diversos transportadores sucesivos . . ." (citado precedentemente). El párrafo 1 de ese artículo sigue diciendo que en el caso de este transporte:

> ". . . cada transportador, al aceptar viajeros, equipajes o mercancías, estará sometido a las reglas establecidas por esta Convención y será considerado como una de las partes contratantes del contrato de transporte, siempre que dicho contrato se refiera a la parte de transporte efectuada bajo su control."

24. En lo que se refiere a la responsabilidad en cuanto a las *mercancías* (por oposición al caso de los viajeros), el párrafo 3 del artículo 30, establece una norma más amplia de responsabilidad que dispone lo siguiente[14]:

> "3) Si se trata de . . . mercancías, el remitente podrá proceder contra el primer transportador y el destinatario tendrá derecho a exigir la entrega al último y tanto el uno como el otro podrán, además, proceder contra el transportador que haya efectuado el transporte durante el curso del cual haya ocurrido la destrucción, la pérdida, la avería o el retardo. Esos transportadores serán responsables solidariamente ante el remitente y el destinatario."

2. *Transporte por carretera: la Convención CMR*

25. La Convención sobre el contrato de transporte internacional de mercaderías por carretera (Convención CMR)[15] contiene los siguientes artículos:

> "*Artículo 34:* Si el transporte regido por un solo contrato es efectuado por sucesivos porteadores por carretera, cada uno de ellos será responsable por la ejecución de toda la operación y el segundo porteador y cada porteador sucesivo pasarán a ser partes en el contrato de transporte, de conformidad con los términos de la carta de porte, por el hecho de haber aceptado las mercancías y la carta de porte."
>
> "*Artículo 36:* Excepción hecha del caso de una contrademanda o de una compensación planteada en una acción judicial relativa a una reclamación basada en el mismo contrato de transporte, sólo puede iniciarse una acción judicial para reclamar por la pérdida, el daño o la demora contra el primer porteador, el último porteador o el porteador a cuyo cargo estaba esa parte del transporte durante la cual ocurrió el suceso que ocasionó la pérdida, el daño o la demora; puede iniciarse una acción judicial contra varios de esos porteadores al mismo tiempo."

3. *Transporte por ferrocarril: Convenio CIM*

26. El Convenio Internacional de 1952 referente al transporte de mercancías por ferrocarril (Convenio CIM)[16] comprende los siguientes artículos:

> *"Artículo 26. Responsabilidad colectiva de los ferrocarriles*
>
> "1. El ferrocarril que haya aceptado al transporte la mercancía en unión de la carta de porte, será responsable "de la ejecución del transporte" en el recorrido total hasta la entrega.
>
> "2. Cada ferrocarril subsiguiente, por el mero

[13] Sociedad de las Naciones, *Treaty Series*, vol. CXXXVII, pág. 13.

[14] El artículo 30 3) aplica las mismas normas a mercancías y al equipaje de un viajero. Las referencias a equipajes se omiten en la cita del artículo 30 3).

[15] Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 399, No. 5742.

[16] Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 241, No. 3442.

hecho de encargarse de la mercancía con la carta de porte primitiva, participará del contrato de transporte, de acuerdo con las estipulaciones de este documento, y asumirá las obligaciones que de él se deriven . . ."

"Artículo 43. Ferrocarriles contra los cuales puede ejercerse la acción judicial. Competencia

[Los párrafos 1 y 2 se refieren a la acción judicial para recobrar las cantidades pagadas en virtud del contrato de transporte y a la acción judicial relativa a los reembolsos.]

3. Las demás acciones judiciales derivadas del contrato de transporte podrán ejercitarse exclusivamente contra el ferrocarril de procedencia, el de destino o aquel en cuyas líneas se hubiese producido el hecho que origina la acción . . ."

E. *Responsabilidad del porteador contratante*

27. Se habrá advertido que en los convenios relativos al transporte por avión, por carretera o por ferrocarril se considera que el primer porteador (es decir, el porteador contratante) es responsable por el transporte hasta el punto de destino, aun cuando parte de dicho transporte sea efectuada por otros porteadores[17]. De conformidad con la Convención de Varsovia (inciso 3 del artículo 1), aun cuando las partes hagan un contrato de transporte aéreo "bajo la forma de . . . una *serie* de contratos", se considera que el contrato se refiere a un solo transporte "cuando esté considerado por las partes como *una sola operación*". En virtud del inciso 3 del artículo 30, en lo tocante al transporte de mercancías el remitente aparentemente podrá considerar responsable al primer transportador por la pérdida o el daño ocurridos durante el transporte efectuado por los transportadores sucesivos.

28. De conformidad con la Convención CMR sobre el transporte por carretera (artículo 34), si el transporte regido por un solo contrato es efectuado por sucesivos porteadores por carretera, cada porteador será responsable por toda la operación. Y con arreglo al artículo 36, el primer porteador será responsable no sólo ante el remitente (como en la Convención de Varsovia) sino también ante el destinatario[18].

29. Análogamente, de conformidad con el artículo 26 del Convenio sobre el transporte por ferrocarril (CIM): "El ferrocarril que haya aceptado al transporte la mercancía en unión de la carta de porte, será responsable de la ejecución del transporte en el recorrido total *hasta la entrega.*"

30. Hacer legalmente responsable ante el expedidor al primer porteador (o porteador "contratante") por la pérdida o los daños causados por un porteador sucesivo no significa, desde luego, que el porteador contratante deba soportar esta pérdida. Si el porteador parcial es culpable de esa pérdida estará legalmente obligado a indemnizar al porteador contratante. Y si la reclamación contra el porteador contratante llega a la justicia, lo normal será que el porteador contratante invite al porteador sucesivo a asumir la defensa contra esa acción[19].

31. Por consiguiente, la cuestión no consiste en determinar quién habrá de soportar la pérdida sino en establecer el mecanismo más eficiente para lograr que la parte que causó la pérdida reembolse al propietario de la carga. En muchos casos el propietario de la carga no puede determinar fácilmente cuál de los sucesivos porteadores tuvo la culpa[20]. La cuestión puede ser ciertamente controvertida entre los porteadores. Normalmente los porteadores están en mejores condiciones que el propietario de la carga para resolver la cuestión. Las convenciones que rigen el transporte por aire, por carretera y por ferrocarril reflejan el punto de vista de que es preferible que estas cuestiones sean resueltas entre los porteadores en vez de obligar al propietario de la carga a elegir entre: 1) iniciar acciones judiciales simultáneas contra diferentes personas[21] y 2) correr el riesgo de que se desestime la acción inicial por haber elegido al porteador que no correspondía, posiblemente en una fecha en que las pruebas se hayan desvanecido o el plazo de prescripción haya expirado.

F. *Responsabilidad del porteador sucesivo; el porteador que efectúa la entrega*

32. Se observará que los convenios que rigen el transporte por aire, por carretera y por ferrocarril también establecen que el "último porteador" será responsable ante el propietario de la carga por la pérdida o daño (de las mercancías) aun cuando esta pérdida o daño pueda no haber ocurrido durante la parte del transporte efectuado bajo su control[22].

33. Las consideraciones a que obedece esa disposición son análogas a las aplicables a la responsabilidad del porteador inicial (o porteador contratante). En ambas situaciones se trata de establecer el mecanismo

[17] Con algunas excepciones menores, los convenios no rigen el transporte por diferentes tipos de transporte. La Convención de Varsovia, por ejemplo, se ocupa de los porteadores *aéreos* sucesivos.

[18] Esta disposición sería pertinente si el destinatario optara por no invocar exclusivamente la responsabilidad que la convención impone también al "último porteador" y al "porteador que hubiera efectuado la parte del transporte en el curso de la cual hubiera ocurrido el accidente que ocasionó la pérdida, el daño o el retardo".

[19] En la respuesta al cuestionario enviado por la Unión Internacional de Seguros de Transportes se observa que la existencia de una cláusula de transbordo en el conocimiento de embarque no influye en la tarifa del seguro de la carga y generalmente no es conocida por el asegurador. También se señala en dicha respuesta que una cláusula de ese tipo puede influir en la posibilidad de que el asegurador marítimo recurra contra el porteador. Sin embargo, como sólo se recurre contra el porteador cuando la negligencia parece evidente, y las sumas recobradas representan sólo una parte muy pequeña de las reclamaciones pagadas, la cláusula de transbordo no tiene mayores efectos sobre las tarifas de seguros de la carga. Véase la respuesta de Suecia, en la que se sugiere que las prácticas de transbordo influyen en el costo del seguro.

[20] Los problemas prácticos de obtener reparación de un porteador sucesivo se analizan en las respuestas de Checoslovaquia y la República Khmer.

[21] Los litigios dan lugar a situaciones tan insólitas que, por lo menos en algunos sistemas jurídicos, es posible que se rechace la acción contra el porteador A porque el porteador B es responsable, y que se rechace la acción contra el porteador B (generalmente en una jurisdicción distinta) porque la parte responsable es el porteador A.

[22] Con arreglo al inciso 3) del artículo 30 de la Convención de Varsovia, el último porteador es el responsable ante el *destinatario*. Esa limitación no figura en el artículo 36 de la Convención sobre el transporte por carretera (CMR) ni en el inciso 3) del artículo 43 del Convenio CIM sobre el transporte por ferrocarril.

más eficiente para transferir la pérdida al porteador que está en falta. En muchos casos el último porteador (el que efectúa la entrega) ocupa un lugar particularmente importante en la cadena de responsabilidad. El daño a las mercancías sólo se descubre generalmente cuando éstas llegan a destino y son examinadas por el destinatario. Cuando hay transbordo, lo más probable es que el puerto de entrega sea un puerto ordinario de escala del último porteador y no del porteador inicial (contratante). En esas situaciones sería más factible para el destinatario hacer una reclamación y (de ser necesario, iniciar una acción judicial) contra el porteador que efectúa la entrega que contra el porteador inicial o el intermediario.

34. Los tres convenios sobre transportes estipulan también que sus artículos siguen siendo aplicables hasta el punto de entrega de la mercancía al destinatario. Estos convenios también establecen que los porteadores se hacen cargo del contrato de transporte con arreglo a las condiciones del contrato firmado entre el expedidor y el porteador contratante. Así, por ejemplo, con arreglo al inciso 1 del artículo 30 de la Convención de Varsovia (citada en el párrafo 23), "cada transportador, al aceptar ... mercancías ... será considerado como una de las partes contratantes del contrato de transporte ...". De conformidad con el artículo 34 de le Convención CMR (citada en el párrafo 25) cada porteador sucesivo pasa a ser "parte en el contrato de transporte, de conformidad con los términos de la carta de porte, por el hecho de haber aceptado la mercancía y la carta de porte". En el inciso 2 del artículo 26 del Convenio CIM (citado en el párrafo 26) se establece una norma análoga.

G. *Proyectos de disposiciones optativas*

1. *Definición del "puerto de descarga"*

35. Con arreglo al Convenio de Bruselas de 1924, los problemas de transbordo pueden encararse de diversas maneras. Las normas preparadas por el Grupo de Trabajo en su tercer período de sesiones para regir el plazo durante el cual el porteador es responsable podrían resolver algunos de los problemas que plantean las cláusulas de transbordo[23]. El inciso *e)* del artículo 1 "sobre el transporte de mercancías" fue revisado de la siguiente manera:

> "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."

El párrafo ii) redactado por el Grupo de Trabajo daba una definición del lugar de entrega que podía hacer difícil la aplicación de una cláusula de transbordo.

36. Sin embargo, el Grupo de Trabajo no se ocupó en su tercer período de sesiones del efecto que se había de dar a las cláusulas de transbordo, y debe suponerse que la revisión del inciso *e)* del artículo 1 no entraña una decisión sobre esta cuestión. De todos modos, el problema del transbordo parece suficientemente importante y complejo como para requerir disposiciones reglamentarias expresas[24].

37. Se advertirá que con arreglo a la definición precedente preparada por el Grupo de Trabajo, el "transporte de mercancías" continúa mientras las mercancías estén bajo custodia del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y "en el *puerto de descarga*". Las cláusulas de transbordo plantearían la cuestión de si la transferencia de las mercancías a un porteador sucesivo convierte al puerto donde se hace la transferencia en *"puerto de descarga"*. Por lo tanto, podría ser conveniente complementar la revisión del inciso *e)* del artículo 1 con una disposición sobre esta cuestión.

Proyecto de definición del "puerto de descarga" con arreglo al inciso e) *del artículo 1*

Variante A

El "puerto de descarga" es el puerto de destino final especificado en el contrato de transporte.

Variante B

El "puerto de descarga" es el puerto donde, según el contrato de transporte, terminan las obligaciones del porteador con arreglo al contrato.

38. La variante A responde al propósito de ajustar esta parte del Convenio al criterio adoptado en los demás convenios de transporte. Extender el contrato de transporte hasta el "puerto de destino final especificado en el contrato de transporte" haría continuar la responsabilidad del porteador contratante (y la aplicabilidad del convenio) aunque el contrato de transporte estipulara que en un puerto intermedio determinado el transporte sería continuado por un porteador sucesivo (véase el examen del conocimiento de embarque directo en los párrafos 3 a 5 *supra*). Como se ha indicado en la parte E (párrafos 27 a 31), éste es el resultado a que se ha llegado en otros convenios de transporte[25].

39. La variante B permitiría que la responsabilidad del porteador contratante terminara en un puerto intermedio "donde, según el contrato de transporte, terminan las obligaciones del porteador de conformidad con el contrato". Pero como el puerto intermedio debe estar *"especificado* en el contrato", la variante B no daría efecto a una cláusula *general* según la cual el porteador podría dar por terminada su responsibilidad entregando

[23] Informe sobre el tercer período de sesiones (A/CN.9/63), párr. 14, Anuario de la CNUDMI, vol. II: 1972, segunda parte, IV.

[24] En las respuestas de Alemania (República Federal de), Australia, Austria, Checoslovaquia, Chile, Dinamarca, Irak, Noruega, la República Khmer, Suecia y Turquía se sugieren enmiendas al Convenio de Bruselas para limitar las consecuencias de las cláusulas de transbordo. La respuesta de la URSS sugiere disposiciones que podrían adoptarse si el Grupo de Trabajo considera necesario formular disposiciones sobre ese punto en un proyecto de convenio. Dichas disposiciones incluyen las siguientes: 1) El transbordo debe ser conveniente y necesario dadas las circunstancias; 2) El porteador debe notificar al propietario de la carga; 3) Durante el transbordo el porteador debe ocuparse de las mercancías con el cuidado necesario; 4) El porteador debe ejercer el cuidado necesario respecto de la entrega de las mercancías al puerto de destino lo antes posible.

[25] Alemania (República Federal de), Austria, Checoslovaquia, Chile, Irak y la República Khmer sugirieron en sus respuestas que continuara la responsabilidad del porteador contratante hasta que las mercancías llegaran al puerto de destino.

las mercancías a un porteador sucesivo en un punto que él eligiera[26].

40. En la variante C, que figura más adelante, se presenta una posición intermedia entre las variantes A y B. Este proyecto tiene en cuenta la respuesta de la Cámara Naviera Internacional donde se señala que la legislación no debe interferir con las disposiciones contractuales de los conocimientos de embarque directos, "ya que el cargador conoce muy bien a los porteadores que transportarán su carga". En esta respuesta se comparan dos conocimientos de embarque en los que hay un "segundo porteador designado" con los conocimientos en los que "sólo se designa al primer porteador". Respecto de esta última situación, se sugirió que se considerara la posibilidad de aclarar la responsabilidad del porteador. La segunda frase del siguiente proyecto ha sido formulada para atender a dicha sugerencia.

Variante C

El "puerto de descarga" es el puerto de destino final especificado en el contrato de transporte. Sin embargo, un puerto intermedio determinado será el puerto de descarga si el contrato de transporte prevé que se entreguen las mercancías en ese puerto *a un porteador designado.*

[26] En su respuesta al cuestionario, Noruega describe proyectos de disposiciones legales preparadas en consulta con otros países nórdicos, que incluyen cláusulas que hacen aplicable el principio de que el porteador contratante será responsable por la ejecución de todo el transporte desde el puerto de carga hasta el puerto de destino determinado en el contrato. Se advertirá que, como consecuencia, el porteador contratante sería responsable indirectamente por cualquier porteador cuyos servicios utilizara para efectuar el transporte. Esta respuesta señala que entre los demás principios sobre los que se basan los proyectos de legislación pertinentes se cuentan los siguientes: el porteador contratante no tendrá derecho a eximirse de la responsabilidad por pérdida o daño ocurridos mientras la mercancía se hallara en custodia de otro porteador excepto en los casos en que las partes hubieran convenido expresamente que todo el transporte o una parte determinada del mismo sería efectuado por otro porteador, o en que las partes hubieran basado su contrato en esa suposición. Véase también la respuesta de Suecia.

El proyecto de disposición de la variante B parece similar a este último principio. Pero el proyecto no hace referencia a que las partes hubieran basado su contrato en el "supuesto" de que el transporte total o parcial sería efectuado por otro porteador. Como no se ha dispuesto del texto del proyecto de ley a que se refiere la respuesta de Noruega, ha sido difícil determinar qué términos podrían emplearse para expresar esa idea con la claridad requerida.

2. *Proyecto de disposiciones sobre la responsabilidad del porteador inicial y de los porteadores sucesivos*

41. Aclarar la expresión "puerto de descarga" no eliminaría todos los problemas que plantea el transbordo. Por lo tanto, puede ser conveniente considerar proyectos de disposiciones que se refieran directamente a la responsabilidad del primer porteador y de los porteadores sucesivos.

Variante D

Si el contrato de transporte es ejecutado por más de un porteador, el primer porteador [y el último porteador] serán responsables ante al propietario de las mercancías por la ejecución del contrato de transporte. Todo porteador [intermedio] [sucesivo (*succeeding*)] será responsable por la ejecución de la parte del contrato de transporte que él deba cumplir.

42. El propósito del proyecto que antecede es englobar el fondo de las normas sobre responsabilidad estipuladas en el artículo 36 de la Convención CMR sobre el transporte por carretera (citado en el párrafo 25) y en el inciso 3 del artículo 43 del Convenio CIM sobre el transporte por ferrocarril (citado en el párrafo 26). En la parte E (párrafos 27 a 31) y en la parte F (párrafos 32 a 34) de este estudio se hace un resumen de las consideraciones en que se basa el criterio seguido en dichos convenios. La disposición de que el primer porteador (contratante) "será responsable ante el propietario de las mercancías por la ejecución del contrato de transporte" obedece al propósito de atender a la sugerencia formulada en varias respuestas al cuestionario de que el porteador contratante debía ser responsable indirectamente por cualquier otro porteador cuyos servicios se emplearan en la ejecución del transporte[27].

43. Para ajustarse al criterio adoptado en otros convenios de transporte sería preciso mantener en la primera oración las palabras "[y el último porteador]" y en la segunda oración la palabra "[intermedio]" más bien que "sucesivo" (*succeeding*). Por otra parte, si no se impone al último porteador la misma responsabilidad que al porteador contratante, deberán eliminarse las palabras "[y el último porteador"] en la primera oración; en la segunda oración será preciso eliminar la palabra entre corchetes "intermedio" y retener en su lugar la palabra "sucesivo" (*succeeding*).

[27] Véase las respuestas resumidas en las notas de pie de página 25 y 26 *supra.*

PARTE III. CAMBIO DE RUTA

A. *Introducción*

1. Esta parte del informe responde a la solicitud del Grupo de Trabajo de que se consideren los problemas que plantea el actual texto de la norma sobre cambio de ruta del Convenio de Bruselas de 1924[1]. El inciso 4) del artículo 4 de dicho Convenio dice lo siguiente:

"4. No se considerará como una infracción del presente Convenio o del contrato de transporte ningún cambio de ruta para salvar o intentar el salvamento de vidas o bienes en la mar, ni ningún cambio de ruta razonable, y el porteador no será responsable de ninguna pérdida o daño que de ello resulte."

2. Se ha criticado esta disposición del Convenio porque no da una definición adecuada del cambio de ruta, los límites dentro de los cuales éste se justifica y las consecuencias de un cambio de ruta justificado.

[1] Véase el párrafo 2 de la introducción general al presente informe.

Muchos de los gobiernos que respondieron al cuestionario sobre conocimientos de embarque propusieron diversas soluciones para remediar las deficiencias del texto actual. Otros han indicado que no consideran satisfactoria una u otra parte del inciso 4) del artículo 4 del Convenio. En este informe se presentarán otros posibles criterios sugeridos para resolver los problemas que plantea el cambio de ruta, junto con las distintas propuestas de textos para modificar las normas actuales sobre este punto.

B. *La norma del convenio sobre el "cambio de ruta" considerada en el ámbito de la estructura del Convenio y de las disposiciones usuales de los contratos de transporte*

3. La relación entre la disposición sobre el "cambio de ruta" y las demás normas del Convenio es compleja. Una breve introducción a las situaciones típicas de índole comercial y jurídica que ponen en juego el inciso 4) del artículo 4 puede ser de utilidad para el examen en el presente estudio de las propuestas relativas a la modificación de esa norma.

4. La disposición sólo se aplica, naturalmente, en el caso de una reclamación del propietario de la carga que alega haber sufrido pérdidas o daños debido a que el porteador ha violado el contrato de transporte o las normas del Convenio. Por ejemplo, las mercancías pueden haber llegado en malas condiciones por demoras en el transporte que causaron su deterioro o una pérdida económica debido a que las mercancías no llegaron a tiempo para que el consignatario pudiera atender a sus necesidades económicas o cumplir sus obligaciones contractuales. En este caso la reclamación del consignatario puede basarse en el incumplimiento por el porteador de la obligación que le impone el inciso 2) del artículo 3, según el cual "procederá de manera apropiada y cuidadosa a la carga [y] cuidado de...las mercancías..."; o puede basarse en el incumplimiento por el porteador de un compromiso expreso o (lo que es más probable) tácito en el contrato en cuanto al momento de la entrega. En respuesta a esas reclamaciones, el porteador puede demostrar que la demora fue debida a un "cambio de ruta razonable", el cual, con arreglo al inciso 4) del artículo 4, "*no* se considerará como una *infracción del presente Convenio* o del *contrato de transporte,* y el porteador *no* será responsable de ninguna *pérdida o daño* que de ello resulte".

5. En otros casos, el cambio de ruta puede ocasionar pérdidas o daños porque el buque puede haber encallado o encontrado una fuerte tormenta.

6. Aún hay otros casos en los que las mercancías pueden no haber sido llevadas al puerto de destino estipulado en el contrato de transporte sino haber sido descargadas en un puerto intermedio. La demora mientras se encuentra otro medio de transporte puede haber sido causa de que las mercancías se echen a perder o se deterioren o el consignatario puede verse obligado a realizar gastos adicionales de almacenamiento en el puerto intermedio o por el transporte al puerto de destino estipulado. También en estos casos, el porteador puede afirmar que la entrega en un puerto distinto del puerto de destino estipulado constituía un "cambio de ruta razonable" con arreglo al inciso 4) del artículo 4, conforme al cual el porteador "no será responsable de ninguna pérdida o daño que de ello resulte".

7. Cuando se intenta aplicar el concepto de "cambio de ruta" se tropieza con una dificultad básica: el contrato de transporte no especifica corrientemente ni la ruta que ha de seguir el buque ni la fecha de llegada. En cambio, cualquier compromiso del porteador en cuanto a la ruta debe a menudo estar basado en la práctica usual del buque o de la compañía de navegación y, en el transporte de carga regular esas prácticas pueden ser bastante flexibles en cuanto a la ruta.

8. Al considerar las propuestas relativas a las disposiciones del inciso 4) del artículo 4 sobre el "cambio de ruta" también será útil tener presentes algunas de las decisiones a que llegó el Grupo de Trabajo en su cuarto período de sesiones (25 de septiembre a 6 de octubre de 1972). En esa reunión el Grupo de Trabajo decidió que debía revisarse el Convenio de Bruselas de 1924 para establecer una norma afirmativa de responsabilidad cuando hubiera habido culpa, y una norma unificada sobre la carga de la prueba. Ambos principios fueron incorporados en el primer subpárrafo del proyecto de texto preparado por el Grupo de Redacción y aprobado en su parte sustantiva por la mayoría de los miembros del Grupo de Trabajo[2]:

> "1. El porteador responderá de toda pérdida o daños que sufran las mercaderías transportadas si el hecho que causó la pérdida o daños 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."

9. El Grupo de Redacción llegó también a la conclusión de que con arreglo a la norma unificada sobre la responsabilidad y la carga de la prueba, no sería necesario mantener el "catálogo de excepciones" que figuraba en los catorce apartados *c*) a *p*) en que se trataba de enumerar las circunstancias en que el porteador no sería responsable. No obstante, el Grupo de Redacción recomendó que "en el período de sesiones de febrero de 1973 se examinara la cuestión del "salvamento o tentativa de salvamento de vidas o bienes en la mar" (apartado 1) que figuraba en esa lista en relación con el examen del "cambio de ruta" de que trataba el apartado 4) del artículo 4, que también se refiere, entre otras cosas, a la cuestión de "salvar o intentar el salvamento de vidas o bienes en la mar"[3].

C. *La práctica y las normas jurídicas actuales sobre el cambio de ruta*

10. Las normas jurídicas actuales sobre el cambio de ruta se basan en la jurisprudencia de los tribunales nacionales, en el inciso 4) del artículo 4 del Convenio y, en el caso de algunos países, en la legislación nacional que modifica el inciso 4) del artículo 4 del Convenio o adopta otro criterio en cuanto al cambio de ruta. En la práctica, al redactar los conocimientos de embarque se incluyen cláusulas en las que se define la

[2] Informe sobre el cuarto período de sesiones (A/CN.9/74), reproducido en el presente volumen, segunda parte, IV, 1 *supra,* párrs. 28, 36.

[3] *Ibid.,* párr. 28 *b*). Véase también párrs. 23 a 25 y 30. Véase el párr. 36 en cuanto a la aprobación por el Grupo de Trabajo.

ruta del contrato en los términos más amplios posibles para reducir e incluso excluir la posibilidad de que se apliquen las normas sobre el cambio de ruta. Esas cláusulas serán examinadas a continuación en relación con la definición del cambio de ruta.

1. *Definición del cambio de ruta*

11. Generalmente se define el cambio de ruta como una desviación del derrotero previsto del viaje no contemplada ni en el contrato de transporte ni en los usos comerciales. Según uno de los principales textos sobre este aspecto, "a falta de disposiciones expresas en contrario, el propietario de un buque, ya se trate de un buque de línea regular o de un buque fletado para un viaje especial, se compromete tácitamente a seguir una ruta habitual y razonable sin apartarse injustificadamente de ella y sin incurrir en demoras no razonables. En principio la ruta que se ha de seguir es la ruta geográficamente directa; pero se admiten pruebas de que una ruta es habitual y razonable para un barco en particular en un momento determinado, siempre que no haya contradicción con los términos expresos del contrato. Una ruta puede ser habitual y razonable aunque sólo la sigan barcos de una empresa determinada y aunque haya sido recientemente adoptada"[4].

12. En los conocimientos de embarque generalmente se incluye una claúsula, llamada indistintamente cláusula de "extensión del viaje" o de "cambio de ruta", cuya finalidad es definir la esfera del viaje con bastante latitud para que, aunque el barco se aparte de la ruta directa o usual, esa desviación pueda ser considerada parte de la ruta contractual y, por ende, no como un cambio de ruta. En la sección 5 del conocimiento de embarque CONLINE figura una cláusula de "extensión del viaje" según la cual:

> "El contrato es para servicio de línea y el viaje aquí comprometido comprenderá los puertos de escala usuales, acostumbrados o anunciados, tanto si están señalados en este contrato o no, como puertos que estén dentro o fuera de la ruta u orden anunciado, geográfico, usual u ordinario, aun cuando al proceder a ellos pueda el buque navegar lejos del puerto de descarga, o en dirección contraria al mismo, o apartarse de la ruta directa o acostumbrada. El buque puede tocar en cualquier puerto a los fines del viaje en curso o de un viaje anterior o subsiguiente. El buque puede omitir hacer escala en cualquier puerto o puertos, estén o no en el itinerario, y puede tocar en el mismo puerto más de una vez; puede, con o sin las mercancías a bordo, y antes o después de proceder al puerto de descarga, ajustar compases, ir a dique seco, entrar en grada o reparar en astilleros, cambiar de muelles, sufrir desmagnetización, limpiar u operaciones análogas, tomar combustible o provisiones, desembarcar polizones, permanecer en puerto, salir sin prácticos, remolcar y ser remolcado y salvar o intentar salvar vida o propiedad, quedando incluido en el contrato de viaje todo lo precedente"[5].

13. El conocimiento de embarque modelo P e I, además de repetir los conceptos antes expresados, en su cláusula de "viaje" estipula también que:

> "...todas estas rutas, puertos, lugares, viajes y acciones están incluidos en el viaje contratado y previsto, y no se considerará que ninguna medida tomada de conformidad con las facultades aquí otorgadas constituye una infracción legal; las facultades aquí previstas no deberán considerarse limitadas por ninguna cláusula del presente Conocimiento, ya sea escrita o impresa, ni por ninguna circunstancia que acompañe o preceda al embarque de las mercancías, ni por la naturaleza de las mercancías, ni interpretarse según el criterio que la violación de tales facultades frustre o no el objeto del presente Conocimiento, no obstante cualquier costumbre o norma de derecho y no obstante el hecho de que el buque no reúna las condiciones de navegabilidad o de preparación al comienzo del viaje o en cualquier fase del mismo"[6].

14. Aunque parecería muy difícil "apartarse" del viaje contratado tal como se lo define en las "cláusulas de cambio de ruta" *supra*, los tribunales han decidido que esas cláusulas deben ser interpretadas restrictivamente y que la interpretación debe respetar el requisito del inciso 2) del artículo 3 de que el porteador tendrá el debido cuidado de las mercancías y la restricción prevista en el inciso 8) del artículo 3 de que toda cláusula en un contrato de transporte que exonere al porteador de responsabilidad por pérdida o daños o que disminuya dicha responsabilidad será nula. Generalmente la pauta aplicada para decidir sobre la validez de las cláusulas de "cambio de ruta" ha sido su carácter razonable habida cuenta de las circunstancias del caso y del interés de las partes[7].

15. También se ha usado el concepto de cambio de ruta para los casos en que el cargamento se descarga en un puerto que no sea el de destino. Sin embargo, los conocimientos de embarque incluyen corrientemente una cláusula que autoriza la descarga de las mercancías en un puerto que no sea el de destino. Por ejemplo, en la sección 16, apartados *c*) y *d*) del conocimiento de embarque CONLINE, se estipula que:

> "*c*) Si pareciera que epidemias, cuarentena, hielo, disturbios laborales, obstrucciones de trabajo, huelgas, paros, a bordo o en tierra cualquiera de ellos, dificultades en la carga o descarga impidieran al buque salir del puerto de carga o llegar o entrar en el de descarga, o descargar allí en la forma acostumbrada y salir de nuevo, todo en ello en seguridad y sin demora, el capitán puede descargar el cargamento en el puerto de carga o cualquier otro puerto seguro y conveniente.
>
> "*d*) La descarga bajo las provisiones de esta cláusula de cualquier cargamento para el cual se ha extendido un conocimiento de embarque se considerará como cumplimiento correcto del contrato..."

[4] Scrutton en *Charter parties and Bills of Lading*, 17a. ed. (1964), pág. 259. Véase Gilmore and Black, *the Law of Admiralty* (1957), pág. 156; Katsigeras, *Le Déroutement en Droit Maritime Comparé* (1970), págs. 8 a 11. Katsigeras distingue entre la costumbre marítima y la costumbre comercial, elementos ambos para determinar la ruta habitual y razonable.

[5] Véase el Informe de la secretaría de la UNCTAD sobre conocimientos de embarque, anexo III.

[6] *Ibid.*

[7] Véase Gilmore and Black, *The Law Admiralty* (1957), págs. 157 y 158.

16. Los Tribunales generalmente han considerado válidas esas cláusulas. En un importante caso planteado en el Reino Unido, cuando un buque al que una huelga había impedido llegar al puerto de destino estipulado en el contrato siguió a otro puerto de descarga con arreglo a una cláusula del conocimiento de embarque, se sostuvo que no había habido "cambio de ruta" sino sólo un "cambio de viaje"[8]. Se ha sugerido que en estos casos el punto básico consiste en que, como en el contrato se estipula expresamente la razón del cambio de viaje, el cambio mismo constituye cumplimiento de la obligación contractual del porteador[9].

2. *Cambio de ruta para salvar vidas o bienes en el mar*

17. El inciso 4) del artículo 4 dice que "no se considerará como una infracción del presente convenio o del contrato de transporte ningún cambio de ruta para salvar o intentar el salvamento de vidas o bienes en la mar... y el porteador no será responsable de ninguna pérdida o daño que de ello resulte".

18. No ha suscitado controversias la exoneración de responsabilidad del porteador cuando cambia de ruta para salvar vidas en el mar. Pero la exoneración de responsabilidad en el cambio de ruta para salvar bienes cuando esa medida no se toma en relación con el salvamento de vidas ha sido criticada por considerarse que permite al porteador obtener ganancias sustanciales, a menudo acompañadas de pérdidas o daños de las mercancías a bordo[10].

3. *Cambio de ruta razonable*

19. El inciso 4) del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924 estipula que "no se considerará como una infracción del presente Convenio... ningún cambio de ruta *razonable,* y el porteador no será responsable de ninguna pérdida o daño que de ello resulte".

20. Se ha dejado a los Tribunales el cuidado de decidir si un cambio de ruta es o no razonable atendiendo a las circunstancias del caso. No se ha dado una definición expresa de lo que debe entenderse por cambio de ruta razonable, pero en el importante caso británico de *Stag Line* v. *Foscolo Mango and Co.,* se formularon los siguientes criterios generales:

> "Un cambio de ruta puede ser causado, como ocurre a menudo, por circunstancias fortuitas no contempladas en ningún momento por las partes en el contrato original, y puede ser razonable aunque se haga exclusivamente en beneficio directo del buque o la carga, e incluso cuando no redunde en beneficio de ninguno de los dos; así, por ejemplo, cuando después de iniciado el viaje es requerida con urgencia la presencia de un pasajero o de un miembro de la tripulación, por un asunto de primordial importancia, o cuando alguna persona a bordo es un fugitivo de la justicia y hay motivos urgentes que exigen su inmediata comparecencia. El verdadero criterio parece residir en qué desviación de la ruta estipulada en el contrato puede hacer y mantener una persona prudente a cuyo cargo esté el viaje en ese momento teniendo en cuenta todas las circunstancias pertinentes en ese momento, incluso los términos del contrato y el interés de todas las partes afectadas, pero sin hallarse obligada a considerar como decisivos los intereses de cualquiera de esas partes"[11].

21. En el caso mencionado, *Stag Line v. Foscolo Mango and Co.,* el conocimiento de embarque de las mercancías enviadas de Swansea a Constantinopla "autorizaba, como parte del viaje contratado, a tocar en cualquier puerto de cualquier índole para cargar combustible o para otros fines", todo lo cual se consideraría parte del viaje. Cuando el barco salía de Swansea, subieron a bordo algunos ingenieros para probar ciertas maquinarias recientemente instaladas. Una vez completadas las pruebas, el barco se desvió a St. Ives para desembarcar a los ingenieros. Se sostuvo que el cambio de ruta no estaba comprendido en la cláusula. Las palabras "otros fines" debían ser interpretadas en su contexto, vale decir, como el hecho de tocar en algún puerto para fines que guardaran relación con el viaje contratado. Los ingenieros habían subido a bordo por razones totalmente ajenas a cualquier propósito del viaje contratado. El Tribunal dijo lo siguiente:

> "Los fines perseguidos son fines comerciales que las partes considerarían como resultantes de la realización del viaje previsto. Esto podría incluir, en un contrato que no refiera al transporte de una carga completa, el derecho a hacer escala en uno o varios puertos de la ruta geográfica para cargar o descargar mercancías para otros cargadores. Probablemente incluiría el derecho a hacer escala en procura de órdenes. Pero no puedo creer que incluya un derecho como el que se trató de ejercer en el presente caso a desembarcar empleados del propietario del buque o a otras personas que estaban a bordo al comienzo del viaje para ajustar la maquinaria y que fueron desembarcadas por su propia conveniencia y la de sus empleadores porque no podían ser transferidos a ningún otro buque en viaje"[12].

22. En muchos fallos se ha determinado si en una situación dada el cambio de ruta por el porteador es razonable o no. Pueden bastar unos pocos ejemplos para dar una idea de la diversidad de las situaciones que se presentan a los tribunales para que decidan si el cambio de ruta es razonable. Hay mucha jurisprudencia sobre el cambio de ruta para cargar combustible. Generalmente se considerará razonable si tiene lugar dentro de la ruta usual del viaje previsto. En cambio, no se consideró razonable un cambio de ruta en el que un buque se desvió cuatro millas del itinerario usual contratado a fin de llenar al máximo sus depósitos de combustible porque los propietarios del buque querían asegurarse de que al terminar el viaje quedara una cantidad máxima de combustible para poder usarla en un nuevo viaje[13]. Se ha considerado razonable el cambio de ruta debido a huelgas, cuarentenas en el puerto de destino y el hecho de que el comienzo de una guerra haga necesario modificar la ruta[14]. Pero no se consideró razonable el desembarco

[8] Renton v. Palmyra (1955), 2.LI.L Rep. 722, confirmado por la Cámara de los Lores (1956), 2.LI.L Rep. 329, véase Dor., *op. cit.,* pág. 45.

[9] Katsigeras, *op. cit.,* en pág. 56.

[10] Véase Katsigeras, *op. cit.,* págs. 24 y 25.

[11] *Stag Line v. Foscolo Mango and Co.* (1932), AC 328.

[12] *Ibid.,* en 341.

[13] *The Macedon* (1955), LLL L Rep. 459.

[14] Véase Katsigeras, *op. cit.,* págs. 40-41, Tetley, *op. cit.,* pág. 206. (Se ha considerado responsables a los porteadores por daños causados por demoras debidas al cambio de ruta.) Scrutton, *op. cit.,* en pág. 266.

del cargamento en Puerto Rico en lugar de La Habana por temor a que se confiscara la carga, a pesar de que el conocimiento de embarque incluía cláusulas en las que, entre otras cosas, se autorizaba al porteador a desembarcar las mercancías en un lugar seguro para impedir que fueran confiscadas o detenidas; el Tribunal decidió que la situación política era bien conocida en el momento en que se firmó el conocimiento de embarque[15].

23. Generalmente se considerará razonable el cambio de ruta en caso de necesidad, lo que puede incluir tormentas, *icebergs* u otros riesgos de la navegación, o el caso de un marinero lesionado[16]. Se ha sostenido que "cuando un buque que sale del puerto no reúne evidentemente las condiciones de navegabilidad y debe volver a puerto para ser reparado, hay cambio de ruta"[17]. Generalmente parece que un cambio de ruta que en sí mismo podría ser considerado razonable, pierde este carácter si fue necesario por culpa del porteador[18].

24. Las normas sobre lo que debe entenderse por cambio de ruta razonable se ven afectadas en algunos países por la legislación sobre la materia que: 1) trata de poner límites a lo que puede considerarse un cambio aceptable de ruta o 2) adopta otro criterio para decidir qué es cambio razonable.

25. El inciso 4) del artículo 4 de la *United States Carriage of Goods by Sea Act* utiliza los mismos términos que el inciso 4) del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924, pero agrega lo siguiente:

> "... con la excepción de que, *prima facie*, se presumirá no razonable el cambio de ruta hecho para embarcar o desembarcar mercancías o pasajeros"[19].

26. Una autoridad en la materia señala que "el fundamento de la norma ... parece ser que no debe permitirse que el porteador cambie de ruta con el solo objeto de aumentar sus propias ganancias; por consiguiente, la prueba requerida para refutar la presunción de que el cambio de ruta no es razonable tendrá que demostrar algo más que el simple carácter razonable desde el punto de vista del porteador ... Sin duda, esto no significa que cualquier otro cambio de ruta que no tenga los dos fines señalados sea "razonable"; simplemente facilita la determinación de la falta de carácter razonable en los casos mencionados"[20].

27. En Francia, la ley de 1966, que incorpora en general las normas del Convenio de Bruselas de 1924, no se refiere al cambio de ruta, pero en la lista de excepciones a la responsabilidad incluye el salvamento o intento de salvamento de vidas o bienes en el mar o el cambio de ruta con ese fin[21]. Aunque la ley misma no menciona el cambio de ruta, el resultado con arreglo a la ley francesa es similar al que se produce con arreglo al inciso 4) del artículo 4. Aunque el capitán del buque debe dirigirse al puerto de destino por la ruta habitual, los principios generales de derecho permiten ciertos cambios de ruta razonables[22].

4. *Carga de la prueba*

28. Con arreglo al inciso 4) del artículo 4 del Convenio, ni el porteador ni el propietario del cargamento deben soportar la totalidad de la carga de la prueba del carácter razonable del cambio de ruta. Se ha señalado que, de haber una norma sobre la carga de la prueba en el cambio de ruta, la norma sería *probablemente* la de que: i) el porteador puede demostrar que el viaje siguió la pauta habitual en cuanto a la ruta y al tiempo y que la pérdida se produjo en esa ruta, ii) el propietario de la carga debe probar que se produjo el cambio de ruta, y iii) el porteador debe demostrar que el cambio de ruta era razonable[23]. Con arreglo al criterio de la ley francesa, mencionado en el párrafo 27, el porteador tendrá que demostrar que no incurrió en falta por el cambio de ruta. En el fondo, esto es lo mismo que tener que probar que el cambio de ruta era razonable[24].

5. *Efectos jurídicos del cambio de ruta*

29. Actualmente se aplican dos criterios muy distintos a los efectos jurídicos del cambio de ruta.

30. El primero es el del inciso 4) del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924 cuyo fin es exonerar de responsabilidad al porteador por la pérdida o daños de las mercancías — con arreglo a la pauta establecida en el Convenio sobre esa responsabilidad — cuando se desvía de su ruta para salvar vidas o bienes o cuando la desviación es razonable.

31. El segundo criterio, seguido en los países de *common law*, considera que el "cambio de ruta" injustificado[25] constituye una violación fundamental del contrato de transporte que priva al porteador de las

---

[15] *The Ruth Ann*, AMC 1962, pág. 117.

[16] Scrutton, *op. cit.*, en pág. 267, Katsigeras, *op. cit.*, en pág. 41.

[17] Tetley, *op. cit.*, en pág. 206, citando casos.

[18] Katsigeras, *op. cit.*, en pág. 30, quien cita un caso de la Corte Suprema de los Estados Unidos y un caso de la Cámara de los Lores.

[19] 46 USCA SECTIONS 1300-1315. La misma disposición se encuentra en las leyes de Liberia y Filipinas. Véase Katsigeras, *op. cit.*, en pág. 47.

[20] Gilmore and Black, *op. cit.*, en págs. 158–159.

[21] Ley No. 66420 de 18 de junio de 1966, art. 27 (i). En el mismo sentido se pronuncian el *Codice della Navigazione* de Italia y las Leyes de Indonesia, el Líbano, Siria y Surinam. Véase Katsigeras, *op. cit.*, en págs. 48-49.

[22] Rodière, *Traité général de droit maritime*, págs. 230, 231. Katsigeras, *op. cit.*, págs. 48-49.

[23] Véase Tetley, *op. cit.*, pág. 209.

[24] Katsigeras, *op. cit.*, en pág. 49.

[25] En los Estados Unidos y posiblemente en Inglaterra (Scrutton, *op. cit.*, pág. 260) se ha extendido el concepto de cambio de ruta a actos injustificados del porteador que no entrañan una modificación del derrotero. Un importante tratadista de los Estados Unidos ha explicado que el concepto de cambio de ruta ha sido así extendido "basándose en la teoría de que algunas formas de inconducta del porteador son tan graves que equivalen a apartarse de toda la dirección del contrato, con lo que queda sin efecto la protección que proporcionan los conocimientos de embarque, al igual que en los casos de cambio de ruta propiamente dichos". Gilmore and Black, *op. cit.*, en pág. 161. Como ejemplos de tales "desviaciones" del contrato se citan: el transporte sobre cubierta (cuando se requiere transporte bajo cubierta), el exceso de carga, la demora irrazonable. Parecería necesaria una norma general sobre los efectos de los actos intencionales aplicable a las consecuencias de esas graves transgresiones voluntarias del contrato de transporte. A este respecto podría considerarse el inciso *e*) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas de 1968 que no suprime el beneficio de la limitación de responsabilidad "si se demuestra que los daños se deben a una acción u omisión del porteador que ha tenido lugar, ya con intención de provocar daños, ya temerariamente y a sabiendas de que probablemente se producirían daños".

excepciones a la responsabilidad previstas en algunas cláusulas del conocimiento de embarque así como en algunas disposiciones del Convenio. Con arreglo al derecho inglés, se considera que la responsabilidad del porteador es la de un *porteador común,* pero restringida por las normas de limitación de la responsabilidad del inciso 5) del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924[26]. En los Estados Unidos, un "cambio de ruta" injustificado convierte al porteador en asegurador de las mercancías; además como pierde la protección de las cláusulas de los conocimientos de embarque y del Convenio, no tendrá derecho a invocar el inciso 5) del artículo 4 del Convenio para limitar el alcance máximo de su responsabilidad[27].

D. *Variantes propuestas para la cuestión del "cambio de ruta"*

1. *Mantener la norma actual del Convenio sobre cambio de ruta agregando un texto que especifique los límites de lo que constituye un cambio de ruta razonable*

a) *Norma de fondo*

32. Con arreglo a esta variante, se mantendría la norma actual del Convenio sobre cambio de ruta, o sea el inciso 4) del artículo 4 pero se agregarían disposiciones como las del artículo 4 4) del *United States Carriage of Goods Act* para fijar límites precisos al cambio de ruta razonable[28].

33. El proyecto que se propone diría lo siguiente:

"Proyecto de propuesta A

"No se considerará infracción ni incumplimiento del presente Convenio o del contrato de transporte ningún cambio de ruta para salvar o intentar salvar vidas o bienes en el mar, ni ningún cambio de ruta razonable, y el porteador no será responsable por ninguna pérdida o daño que de ello resulte, con la excepción sin embargo de que si el cambio de ruta se hace para embarcar o desembarcar mercancías o pasajeros será considerado *prima facie* no razonable."

Esta disposición respondería al deseo de no permitir que el porteador cambie de ruta con el solo fin de aumentar sus ganancias.

b) *Norma sobre la carga de la prueba*

34. Se ha sugerido que se introduzca en la disposición relativa al cambio de ruta una norma afirmativa sobre la carga de la prueba[29]. En el párrafo 28 *supra* se ha examinado la práctica general en cuanto a la carga de la prueba. Una norma afirmativa sobre este punto que parecería estar de acuerdo con la práctica actual podría ser la siguiente:

Proyecto de propuesta B

"Corresponderá al porteador probar que el cambio de ruta era razonable."

Esta propuesta debe ser examinada a la luz de la norma sobre la carga de la prueba aprobada por el Grupo de Trabajo que figura en el párrafo 8 *supra.*

2. *Inclusión de una definición del cambio de ruta en el Convenio*

35. Se ha considerado la posibilidad de dar una definición del cambio de ruta en el Convenio[30]. El examen hecho en el presente informe ha revelado que un aspecto básico del problema central del cambio de ruta en su aplicación práctica es la cuestión de la responsabilidad por la demora. Pero los problemas relativos a la demora pueden ser debidos a circunstancias distintas del cambio de ruta: en consecuencia, podría ser necesario considerar una norma general que diera efecto al plazo de entrega previsto con arreglo al contrato de transporte. La cuestión básica de la responsabilidad por la demora no ha sido incluida entre los temas que debe examinar expresamente el Grupo de Trabajo, y no ha sido aún estudiada; pero se ha sugerido que se incluya en los trabajos futuros. Parece adecuado enfocar cualquier intento futuro de definir el "cambio de ruta" como parte de la posible consideración de la cuestión básica de la responsabilidad por demora[31].

3. *Exclusión de una disposición separada sobre el cambio de ruta en el Convenio y establecimiento de una disposición en el Convenio que establezca una norma general sobre salvamento de vidas y bienes en el mar*

a) *Exclusión de una disposición separada sobre el cambio de ruta en el Convenio*

36. Un criterio consistiría en suprimir la disposición sobre el cambio de ruta contenida en el inciso 4) del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924. Conforme a este criterio el porteador sería responsable por las pérdidas o daños causados por el cambio de ruta — si no puede justificarlo — conforme a la norma general de la responsabilidad del porteador. Así con arreglo a la norma básica de responsabilidad aprobada por el Grupo de Trabajo en su cuarto período de sesiones y citada en el párrafo 3 *supra,* el porteador es responsable por toda pérdida o daño que sufra la mercancía "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". En la respuesta de Noruega al cuestionario también se sugiere este criterio[32].

---

[28] Chorley and Giles, *Shipping Law* (1970), pág. 187.

[27] Gilmore and Black, *op. cit.,* en págs. 156, 160.

[28] Véase respuestas de Austria, Dinamarca y Turquía al cuestionario. La respuesta del Gobierno de Dinamarca dice lo siguiente. "La legislación actual de Dinamarca sobre esta materia, basada en el inciso 4) del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924, no ha suscitado dificultades en la práctica y debe ser considerada satisfactoria en conjunto. Por esta razón no se considera necesario modificar el Convenio a este respecto, y se teme que si se intentara definir los límites dentro de los cuales se permitiría el cambio de ruta habría grandes dificultades."

[29] Véase respuesta de la URSS al cuestionario y el párrafo 260 del Informe de la secretaría de la UNCTAD sobre conocimientos de embarque.

[30] En la respuesta de Checoslovaquia al cuestionario se apoya esta propuesta.

[31] Para un ejemplo de la relación básica entre la demora y el cambio de ruta, véase el párr. 3 *supra.*

[32] En la respuesta de Noruega se observa que "puede discutirse si en el comercio por buques de línea el concepto de cambio de ruta del inciso 4) del artículo 4 del Convenio agrega mucho a lo que ya se desprende de la norma general en cuanto a las obligaciones del porteador, incluso la obligación de que el transporte se haga en forma apropiada prevista en el inciso 2) del artículo 3 del Convenio. Para el Gobierno noruego, el criterio del cambio de ruta razonable y el criterio del transporte

b) *Inclusión de una disposición en el Convenio que establezca una norma general sobre salvamento de vidas y bienes en el mar*

37. Como se ha indicado en el párrafo 9, el Grupo de Redacción del Grupo de Trabajo recomendó, en el cuarto período de sesiones de este último, que "en el período de sesiones de febrero de 1973 se examinara la cuestión del "salvamento o tentativa de salvamento de vidas o bienes en la mar en relación con el examen del "cambio de ruta" de que trata el apartado 4) del artículo 4, que también se refiere, entre otras cosas, a la cuestión de salvar o intentar el salvamento de vidas o bienes en la mar".

38. Como consecuencia de la propuesta de suprimir el apartado 4) del artículo 4, junto con la eliminación del párrafo 1 del "Catálogo" de excepciones previsto en el inciso 2) del artículo 4 del Convenio, no habría ninguna norma sobre el salvamento de vidas o bienes en la mar.

39. La idea de mantener la norma relativa al salvamento de *vidas* en el mar cuenta con amplio apoyo. Pero la exoneración incondicional de responsabilidad por pérdidas sufridas por la carga debido al salvamento de *bienes*, ha sido criticada por entenderse que permitiría al propietario del buque intentar el salvamento de bienes en beneficio propio y en detrimento de la carga transportada en su buque. En la respuesta de Suecia al cuestionario se ha sugerido que el porteador sólo podría intentar salvar bienes en el mar si fuera razonable hacerlo.

40. Otros proyectos de propuesta opcionales, que supondrían la supresión del inciso 4) del artículo 4, podrían estar redactados en los términos siguientes:

"Proyecto de propuesta C

"El porteador no será responsable por las pérdidas o daños debidos a medidas para salvar vidas y [a medidas razonables para salvar] bienes en la mar."

"Proyecto de propuesta D

"El porteador no será responsable por las pérdidas o daños debidos a medidas razonables para salvar vidas o bienes en la mar."

apropiado son idénticos para todos los efectos prácticos en cuanto ambos requieren que se tenga debidamente en cuenta el interés del propietario de la carga en un transporte rápido y seguro de las mercancías a su lugar de destino, y en cuanto ambos consideran responsable al porteador que deje de hacerlo. Esto implica que podría suprimirse por superflua la disposición sobre el cambio de ruta, que es la más especial. En cambio, en vista de la importancia de los problemas que están en juego, quizás debería expresarse en forma más explícita y acentuada en las nuevas normas sobre transporte marítimo de mercancías la obligación del porteador de efectuar un transporte apropiado".

PARTE IV. EL PLAZO DE PRESCRIPCION

A. *Introducción*

1. Como se indicó en la introducción general[1] al presente informe, el programa de trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo elaborado en el cuarto período de sesiones de la CNUDMI incluia el tema "prórroga del plazo de prescripción". La resolución aprobada por la CNUDMI establecía también objetivos generales encaminados a "la eliminación de las incertidumbres y ambigüedades que existen y a establecer una distribución equilibrada de los riesgos entre el propietario de la carga y el porteador . . ." Por consiguiente, en el presente estudio se consideran estos objetivos en relación con el plazo de prescripción de las acciones ejercidas por el propietario de la carga contra el porteador.

2. El Convenio de Bruselas de 1924, en el párrafo 6 del artículo 3, establece normas sobre dos cuestiones diferentes: 1) la notificación al porteador de las pérdidas o daños y 2) el plazo de prescripción para ejercer la acción contra el porteador. Esta segunda cuestión, que es el tema del presente estudio, aparece en el cuarto inciso del párrafo 6 del artículo 3 que dispone lo siguiente:

"6. El hecho de retirar las mercancías constituirá, salvo prueba en contrario, una presunción de que han sido entregadas por el porteador en la forma consignada en el conocimiento, a menos que antes o en el momento de retirar las mercancías y de ponerlas bajo la custodia de la persona que tenga derecho a su recepción, con arreglo al contrato de transporte, se dé aviso por escrito al porteador o a su agente en el puerto de descarga de las pérdidas o daños sufridos y de la naturaleza general de estas pérdidas o daños.

"Si las pérdidas o daños no son aparentes, el aviso deberá darse en los tres días siguientes a la entrega.

"Las reservas por escrito son inútiles si el estado de la mercancía ha sido comprobado contradictoriamente en el momento de la recepción.

"*En todo caso, el porteador y el buque estarán exentos de toda responsabilidad por pérdidas o daños, a menos que se ejercite una acción dentro del año siguiente a la entrega de las mercancías o a la fecha en que éstas hubieran debido ser entregadas.*

"..."

3. La citada disposición sobre prescripción del Convenio de 1924 está complementada por los párrafos 2 y 3 del artículo 1 del Protocolo de Bruselas de 1968, que dispone lo siguiente:

"2. En el artículo 3, párrafo 6, el cuarto apartado queda sustituido por el texto siguiente:

"Sin perjuicio de las disposiciones del párrafo 6 *bis*, el porteador y el buque estarán en cualquier caso exonerados de absolutamente toda responsabilidad con respecto a las mercancías, a menos

[1] Véase la Introducción general, párr. 2; CNUDMI, informe sobre la labor realizada en su cuarto período de sesiones (1971), párr. 19; Anuario de la CNUDMI, vol. II. 1971, primera parte, II, A.

que se ejerza una acción dentro del año siguiente a su entrega o a la fecha en que deberían haber sido entregadas. *No obstante, este plazo podrá ser prorrogado si las partes así lo acuerdan con posterioridad el hecho que haya dado lugar a la acción.*"

"3. En el artículo 3, después del párrafo 6, se añade el siguiente párrafo 6 *bis:*

"Las acciones de indemnización contra terceros podrán ser ejercidas incluso después de haber expirado el plazo señalado en el párrafo precedente, si lo son dentro del plazo determinado por la ley del tribunal que conozca del caso. No obstante, ese plazo no podrá ser inferior a tres meses a partir del día en que la persona que ejerce la acción de indemnización haya pagado la cantidad reclamada o haya recibido a su vez una notificación de citación."

Se observará que el Protocolo de 1968 modifica las normas del Convenio de 1924 en dos aspectos: 1) autorizando explícitamente los acuerdos que prorroguen el plazo de prescripción; 2) estableciendo un límite al plazo para las acciones de indemnización. Estas cuestiones se examinarán más adelante en el presente estudio.

B. *Tipos de acciones sujetas a prescripción*

1. *Problemas de interpretación respecto del alcance de las presentes normas*

4. Las disposiciones sobre prescripción del Convenio de Bruselas de 1924 planteaban graves problemas de interpretación respecto de los tipos de acciones sujetos a dichas disposiciones. El Protocolo de Bruselas de 1968 ha mitigado pero no ha resuelto totalmente estos problemas. El Grupo de Trabajo tal vez desee examinar la posibilidad de aclarar aún más el alcance de las disposiciones sobre la prescripción.

5. El Convenio de Bruselas de 1924 establece que el porteador y el buque estarán exentos de "toda responsabilidad *por pérdidas o daños*. . ." a menos que se ejercite una acción dentro de un plazo determinado. (Véase el cuarto inciso del artículo 3 6), citado anteriormente en el párr. 2.) El Protocolo de Bruselas de 1968 sustituye la expresión citada por la siguiente: *"absolutamente* toda responsabilidad *con respecto a las mercancías* . . ." (Véase el artículo 1 2) del Protocolo, citado en el párr. 3 *supra.*) Comparando estas disposiciones se observará que el Protocolo añade la palabra "absolutamente"; además en el Protocolo se suprimen las palabras "por pérdidas o daños" y en su lugar se emplea la expresión "con respecto a las mercancías". Mediante estas modificaciones el Protocolo amplía un tanto el alcance de las normas sobre la prescripción establecidas en el Convenio anterior.

6. Las palabras "pérdidas o daños" empleadas en en Convenio de Bruselas de 1924 entrañaban la posible consecuencia de que las normas sobre la prescripción se limitasen a las acciones basadas en pérdidas o daños materiales y excluyesen las acciones por pérdidas económicas resultantes de demora en la entrega (cuando no se produjeron "pérdidas o daños" en las *mercancías*)[2]. Los argumentos a favor del alcance limitado de las disposiciones sobre la prescripción vienen reforzados por el lugar que esta disposición ocupa en el Convenio de Bruselas como uno de los incisos del párrafo 6 del artículo 3 que trata en su mayor parte de la notificación al porteador de "las pérdidas o daños" la cual debe efectuarse "antes o en el momento de *retirar las mercancías,* y de ponerlas bajo la custodia de la persona que tenga derecho a su recepción". (Estas disposiciones del párrafo 6 del artículo 3 se citan en el párrafo 2 *supra.*) Otras disposiciones del párrafo 6 del artículo 3 se refieren a si "las pérdidas o daños" son "aparentes", y tratan de las consecuencias de que "el estado de la mercancía haya sido comprobado contradictoriamente". Estas referencias a las "pérdidas o daños" materiales de los tres primeros incisos del párrafo 6 refuerzan el argumento de que el inciso cuarto sobre la prescripción respecto de "pérdidas o daños" se refiere a las pérdidas materiales.

7. Por otra parte, las normas del artículo 4 2) que establecen exenciones de responsabilidad "por pérdida o daño" no imponen esta limitación[3]. El artículo 3 8) da también un alcance más amplio a las normas sobre la prescripción, al declarar nulos los contratos que exoneren al porteador "de responsabilidad por pérdida o daños *referentes* a las mercancías. . .".

8. Consideraciones de política apoyan también una interpretación amplia de las normas sobre la prescripción, ya que difícilmente pueden alcanzarse los objetivos de llegar a una rápida resolución de las reclamaciones, de certidumbre en las relaciones jurídicas y de unificación del derecho si se establece que las acciones por pérdidas materiales se rijan por las normas sobre la prescripción del Convenio en tanto que otras acciones estrechamente relacionadas con ellas basadas en el contrato de transporte (tales como las acciones por demora) se rijan por las distintas normas de derecho nacional.

9. Como se ha indicado, la frase del Protocolo de 1968 que dice "exonerados de *absolutamente* toda responsabilidad *con respecto a las mercancías"* puede ampliar el alcance de las normas sobre la prescripción. Sin embargo, la citada frase "con respecto a las *mercancías"* podría interpretarse en el sentido de que mantiene la referencia al daño material de las *mercancías,* (a diferencia del daño económico causado al *propietario*).

10. El plazo básico de prescripción según el artículo 46 1) del Convenio referente al Transporte de Mercancías por Ferrocarril (CIM) se aplica a "la acción nacida del contrato de transporte". Según el artículo 32 1) de la Convención de Transporte de Mercancías por Carretera (CMR) el período básico se aplica a "la acción nacida del transporte sujeto a esta Convención". Además, ambos instrumentos se refieren concretamente al plazo de prescripción aplicable a la "pérdida parcial, avería o exceso en el plazo de entrega".

[2] Véase: Carver, *Carriage by Sea,* vol. I, párrs. 224 a 229; Manca, *International Maritime Law,* vol. II, pág. 216; Scrutton, *Charter parties,* págs. 416 y 417; *véase*: Commercio Transito Internationale v. Lykes Bros., 157 A.M.C. 1188 (la norma sobre la prescripción se aplica a las acciones por demora); *Contra*: United Merchants and Manufact. v. U.S. Lines, 126 N.Y.S. 2d 560.

[3] Véase Scrutton, págs. 416 y 417, en que cita el caso Adamastos Shipping Co. v. Anglo-Saxon Petroleum Co. (1959), A.C.

2. *Posible aclaración del alcance de las normas sobre la prescripción*

11. El Grupo de Trabajo tal vez considere conveniente mantener lo más posible el texto del párrafo 6 del artículo 3 del Convenio de 1924, modificado por el Protocolo de 1968. Por ejemplo, la referencia a la exoneración de responsabilidad del "porteador *y el buque*" tiene significado especial en relación con las acciones marítimas que se ejercen *in rem* contra el buque.

12. A continuación se consignan proyectos de disposición, basados en el texto del Protocolo de Bruselas de 1968 pero modificados para incorporar algunas disposiciones pertinentes de la Convención referente al Transporte de Mercancías por Carretera (CMR).

Variante A

a) El porteador y el buque estarán exonerados de toda responsabilidad *con respecto al transporte de las mercancías* [sujeto a este Convenio] a menos que se ejerza una acción...

Variante B

b) El porteador y el buque estarán exonerados de toda responsabilidad *nacida del contrato de transporte,* a menos que se ejerza una acción...

3. *Aplicabilidad del plazo de prescripción al arbitraje*

13. No resulta claro en la jurisprudencia de muchos países si la expresión "acción" empleada en el artículo 3 6) 4) del Convenio de Bruselas se limita a las acciones ejercidas ante los tribunales ordinarios o si incluye también los procedimientos arbitrales[4]. Para el demandante es importante saber si una cláusula de arbitraje (ya esté contenida en el conocimiento de embarque o incorporada en él por referencia) está sujeta al plazo de prescripción del Convenio de Bruselas.

14. Tal vez el Grupo de Trabajo desee examinar si el proyecto de disposición debe especificar que el término "acción" incluye los procedimientos arbitrales[5]. A continuación se consigna un proyecto de disposición que complementa la variante A *supra* con una disposición sobre el arbitraje:

Proyecto de disposición relativo al alcance de las normas sobre la prescripción[6]

a) El porteador y el buque estarán exonerados de toda responsabilidad respecto del transporte de las mercancías a menos que se ejerza una acción *o se inicie un procedimiento arbitral* dentro del plazo de [un año] a partir del comienzo del plazo de prescripción.

4. *Acciones basadas en responsabilidad extracontractual o en dolo*

15. Ni el Convenio de Bruselas de 1924 ni el Protocolo de 1968 contienen disposiciones concretas en las normas sobre la prescripción respecto de las acciones basadas en responsabilidad extracontractual o en dolo. Como se ha indicado, el Protocolo de 1968 amplió el tenor de las normas sobre la prescripción con objeto de que comprendiesen "absolutamente toda responsabilidad con respecto a las mercancías". No obstante, la frase "con respecto a las *mercancías*" puede utilizarse como base para limitar el alcance de la disposición.

16. El Protocolo de 1968 disponía en el artículo 3 que se insertase un nuevo artículo 4 *bis* entre los artículos 4 y 5 del Convenio. El nuevo artículo dice lo siguiente:

> "Las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad establecidas en el presente Convenio serán aplicables a toda acción ejercida contra el porteador para la indemnización de *las pérdidas o daños sufridos por mercancías* que sean objeto de un contrato de transporte, se funde la acción en responsabilidad contractual *o en responsabilidad extracontractual.*"

17. El Convenio de transporte de mercancías por ferrocarril (CIM) y la Convención sobre el transporte por carretera (CMR) contienen varias disposiciones concretas que regulan la prescripción de las acciones basadas en dolo. Así pues, ambos instrumentos establecen un plazo básico de prescripción de un año, pero disponen que el plazo será de tres años en los casos siguientes[7]:

a) CIM, artículo 46 1) *c*): Si se trata de "una acción fundada sobre un daño que haya tenido por causa el dolo".

b) CMR, artículo 32 1): "En caso de dolo, o de un acto que según la ley del tribunal que conozca del caso sea considerado equivalente a dolo."

18. El problema de las acciones basadas en dolo puede enfocarse 1) como una cuestión relativa al alcance de las normas sobre la prescripción, o 2) como una cuestión relativa a la duración del plazo.

19. En cuanto a la primera cuestión — la del alcance de las normas —, como ya hemos visto tanto el Convenio referente al transporte de mercancías por ferrocarril (CIM) como la Convención de transporte de mercancías por carretera (CMR) no excluyen de las disposiciones sobre la prescripción a las acciones basadas en dolo. Hay razones de política que apoyan este enfoque. En la práctica, con frecuencia puede ser difí-

[4] No obstante "En los tiempos modernos el arbitraje ha sido considerado como un procedimiento jurídico . . .", véase Memorándum sobre el procedimiento arbitral, preparado por la Secretaría de las Naciones Unidas, Doc. A/CN.4/35 de 21 de noviembre de 1950, párr. 85, pág. 51; *Yearbook of the International Law Commission,* 1950, vol. II, pág. 174.

[5] Muchas respuestas al cuestionario apoyaron la opinión de que los procedimientos arbitrales deben ser puestos en pie de igualdad con los procedimientos judiciales a los efectos de la prescripción de la acción. Este es el tenor general de las respuestas de los Gobiernos de Argentina, Australia, Checoslovaquia, Noruega y Suecia. A este respecto, el Gobierno de Checoslovaquia sugirió en su respuesta una posible disposición que dijese lo siguiente: ". . . a menos que se ejerza una acción o se inicie un procedimiento arbitral de conformidad con las normas que regulan el arbitraje, dentro del año siguiente a su entrega (de las mercancías) o . . ." Por otra parte, la respuesta del Gobierno del Irak señaló que el término "acción" podría definirse con exclusión de los procedimientos arbitrales.

[6] En el proyecto de disposiciones sobre el plazo de prescripción, reproducido en la sección G, párr. 68 *infra,* se incluyen este proyecto y las propuestas relativas a otros aspectos del plazo de prescripción.

[7] *Cf.* Artículo 25 del Convenio de Varsovia de 1929 para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional (exclusión general de las disposiciones del Convenio que "excluyan o limiten" la responsabilidad del porteador). Véanse también los artículos 2 *e*) y 3 4) del Protocolo de Bruselas de 1968 (eliminación de la limitación de responsabilidad) examinados en la parte I del informe (limitación unitaria de responsabilidad), sección C-3, párr. 51.

cil predecir si un Tribunal decidirá que la conducta alegada en que se basa la acción puede caracterizarse como "dolo" o al menos como "acto. . . que sea *considerado equivalente* a dolo". Si las diferentes normas de derecho nacional fuesen aplicables a tales acciones se pondrían en peligro la uniformidad y la previsibilidad jurídicas.

20. Si el mismo plazo de prescripción fuese aplicable a todos los tipos de acciones se evitarían los litigios sobre la confusa línea que separa a las acciones basadas en "dolo" (así como la tentación de evitar la barrera del plazo de prescripción expirado formulando la acción en tales términos, tomando como base pruebas dudosas o falsas[8]. Pero la cuestión de si esta solución es injusta o no para los demandantes puede verse mejor al examinar la duración del plazo básico de prescripción[9], que se estudiará en la sección D del presente informe en el párrafo 46, *infra.*

C. *Iniciación del plazo*

21. Tanto con arreglo al Convenio de 1924 como al Protocolo de 1968, el plazo de prescripción comienza a correr después de "la entrega de las mercancías o. . . la fecha en que éstas hubieran debido ser entregadas"[10] Para evitar litigios y pérdida de derechos, debe definirse claramente el día a partir del cual comienza a correr el plazo de prescripción; se plantea el interrogante de si la norma actual satisface estos objetivos. En las respuestas al cuestionario se señaló que debía examinarse la posibilidad de establecer en forma más precisa el momento en que se inicia el plazo de prescripción[11].

1. *La situación práctica*

22. Al considerar cuál es el momento adecuado para la iniciación del plazo de prescripción, sería útil tener presente lo que ocurre en la práctica cuando el propietario de la carga solicita la entrega de sus mercancías en la fecha de entrega, exacta o aproximada, que está convenida o implícita en el contrato de transporte.

23. En la mayoría de los casos, todo el cargamento llega a su debido tiempo, y las mercancías no han sufrido daños. Las situaciones que dan origen a reclamaciones son las siguientes: *a*) el cargamento de mercancías cubierto por un conocimiento de embarque ha llegado, pero todas las mercancías o parte de ellas están dañadas; *b*) falta todo el cargamento o parte de él; cuando sólo falta una parte, todas las mercancías entregadas, o parte de ellas, pueden estar dañadas.

24. La situación descrita en *a*), *supra,* no plantea ordinariamente serias dificultades respecto de la iniciación del plazo de prescripción, pues está claro que éste comenzará a correr desde la fecha de "entrega" de las mercancías. Este problema se tratará con más detalle en los párrafos 26 y siguientes.

25. Los problemas más serios son los planteados en *b*), cuando la entrega de todas las mercancías cubierta por un conocimiento de embarque, o parte de ellas, se demora, o se pierden las mercancías[12], pues puede transcurrir un plazo considerable (meses, y ocasionalmente uno o varios años)[13] antes de que el porteador dé al propietario de la carga información precisa sobre el paradero de las mercancías perdidas y los planes para su entrega, o antes de que el porteador notifique definitivamente que se han perdido las mercancías[14]. Los problemas que se plantean en este contexto respecto del plazo de prescripción se estudian en los párrafos 32 y siguientes.

2. *Análisis de las expresiones "entrega de las mercancías" y "fecha en que éstas hubieran debido ser entregadas"*

a) *"Entrega de las mercancías"*

26. La interpretación y aplicación de esta frase parece no haber causado serios problemas[15]. En la preparación del texto revisado, debe tenerse en cuenta, si el plazo de prescripción ha de continuar iniciándose en la fecha de "entrega" de las mercancías, la definición de ese término en el párrafo 1) del apartado *e*) del artículo 1, en la versión preparada por el Grupo de Trabajo en su tercer período de sesiones[16]. La revisión propuesta del párrafo *e*) del artículo 1 es la siguiente:

> "i) El "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.

---

[8] En la práctica la posibilidad de apreciar tales pruebas disminuye naturalmente con el transcurso del tiempo. Podría pensarse que con el transcurso del tiempo aumenta la dificultad de demostrar una reclamación falsa; no obstante puede haber algo cierto en el desagradable dicho de la práctica jurídica según el cual "el mentiroso siempre tiene buena memoria".

[9] La conveniencia del plazo básico de prescripción depende también del hecho de que pueda o no suspenderse el transcurso del plazo mediante una reclamación escrita. Véase sesión D-2, párrs. 51 a 53, *infra.*

[10] El empleo de la palabra "entrega" en lugar de "descarga" parece ser intencional, porque este término se usa en otras partes del Convenio, por ejemplo, el artículo 2, el párrafo 2 del artículo 3, los artículos 6 y 7. Tetley, *Marine Cargo Claims,* 1968. *Milikowskv Brothers v. Kapman's Bevrachtingsbedryf,* 1969 A.M.C.111.

[11] Véanse, por ejemplo, las respuestas de Australia (párr. 59), Checoslovaquia, Irak, Noruega, la República Federal de Alemania y Turquía. Pero véanse también las respuestas de Suecia y Austria.

[12] La pérdida de las mercancías, o la demora en su entrega, pueden ser resultado de la pérdida del buque en que se transportan, un accidente sufrido por éste, la interrupción del viaje o un cambio de la ruta establecida en el itinerario contractual. También es frecuente que se pierdan las mercancías, o se demore su entrega, como efecto de transbordos, entrega errónea, descarga en un puerto indebido más alejado o hurto.

[13] Véase la sección C "Cómo surgen y se resuelven las reclamaciones relativas a la carga", párrafos 27 a 43, del Informe de la UNCTAD sobre Conocimientos de embarque, publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.72.II.D.2; también véase la Nota en la Circular de la Conferencia Marítima Internacional y del Báltico, diciembre de 1962, pág. 10021.

[14] La información sobre las mercancías o la aceptación o rechazo de una reclamación puede comunicarse al propietario de la carga en diferentes fechas respecto de diferentes cargamentos relacionados con el mismo conocimiento de embarque.

[15] Véanse, por ejemplo, los casos citados en Tetley, *op. cit.,* 198, y en Manca, *International Maritime Law,* vol. II, 238. Véase también *Western Gear Corporation v. States Marine Lines Inc.,* 362, *Fed. Rep.,* 2a. serie, (1966), 331: "Cuando el porteador, en ejecución de sus obligaciones con arreglo al contrato de transporte, efectúa una entrega de mercancías, el plazo para reclamar en justicia comienza a correr desde la fecha de entrega y no desde la fecha en que las mercancías hubieran debido ser entregadas".

[16] A/CN.9/63, párrs. 14 y 15. En las respuestas de los Gobiernos de la Argentina, Checoslovaquia, la República Federal de Alemania y la URSS se señalaba a la atención el proyecto de disposición en el inciso *e*) del artículo 1.

"ii) A los efectos del apartado i), se entenderá que las mercancías están bajo la custodia del porteador desde que las recibe hasta el momento en que las entrega.

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."

27. En el proyecto de disposición sobre la iniciación del plazo de prescripción que figura en el párrafo 39[17], se mencionan específicamente las disposiciones sobre el momento de entrega por el porteador, tal como están expuestas en los apartados *a*) a *c*) del inciso ii) de la citada revisión del párrafo *e*) del artículo 1.

28. Se observará que esa definición no sólo incluye *a*) "poniéndolas (las mercancías) en poder del consignatario", sino también en los apartados *b*) y *c*), otros actos de los que el consignatario no tiene necesariamente conocimiento. Quizá el Grupo de Trabajo desee considerar si un consignatario prudente se mantendría informado respecto de la disposición de las mercancías, o si la entrega conforme a los apartados *b*) y *c*) sólo debería entrañar la iniciación del plazo de prescripción cuando el consignatario tuviera conocimiento de estos actos o se le hubieran notificado.

b) *"Fecha en que éstas (las mercancías) hubieran debido ser entregadas"*

29. La interpretación y aplicación de esta cláusula ha causado varios problemas, y parece necesario esclarecer dos importantes interrogantes:

1) ¿Qué clase de reclamaciones se rigen por esta cláusula?

2) ¿Cuándo comienza a correr el plazo de prescripción respecto de dichas reclamaciones?

30. Respecto del primer interrogante, ciertos autores han manifestado que "la fecha en que éstas (las mercancías) hubieran debido ser entregadas" es aplicable cuando un propietario de carga inicia una acción por "pérdida de las mercaderías"[18], "en caso de pérdida total de las mercaderías"[19], o "falta de entrega" de la mercaderías[20]. Estas opiniones generales van en apoyo de lo que parecería estar implícito en el texto mismo de la cláusula: que debe aplicarse esta disposición cuando las mercancías *no han sido entregadas,* pero no resuelven todos los problemas que se suscitan en la práctica. Parece estar bastante claro en la jurisprudencia de muchos países que la cláusula se aplica a las reclamaciones por pérdida *total* de las mercaderías; pero no se ve con la misma claridad si también debe aplicarse ese texto a las reclamaciones por pérdida de sólo una parte de las mercaderías cubiertas por un conocimiento de embarque, y, en caso afirmativo, en qué forma exactamente.

31. La jurisprudencia tampoco da una respuesta clara al segundo interrogante: ¿Cuándo comienza a correr el plazo de prescripción respecto de las mercancías perdidas o no entregadas? La jurisprudencia pertinente es contradictoria, y da su apoyo a diversos criterios: 1) la declaración o notificación del porteador de que no hará entrega; 2) la entrega de la mayor parte de las mercancías; 3) la fecha en que se esperaba la llegada de las mercancías[21].

32. Además de la incertidumbre respecto de la situación jurídica, el propietario de la carga puede también afrontar muchas dificultades prácticas al reclamar las mercancías no entregadas. Como ya se ha indicado (párrafo 25 *supra*), el propietario de la carga no siempre puede partir del supuesto de que las mercancías que faltan están realmente perdidas en forma irremediable, o no serán entregadas. En cambio, después de la fecha prevista de entrega, el propietario de la carga debe esperar a que el porteador le informe sobre la suerte de las mercancías. Durante este plazo quizá tenga razones para esperar una eventual entrega, pero no puede estar seguro de si ello ocurrirá, ni de cuándo.

33. Durante ese período de incertidumbre el propietario de la carga se ve ante un dilema. Quizá no sepa si el plazo de prescripción respecto de mercancías que todavía está esperando ha comenzado ya[22], o si el plazo comenzará a correr a partir del día en que reciba una notificación sobre la suerte de las mercancías, o a partir del día en que se rechace su reclamación o en que se entreguen finalmente las mercancías. Esta incer-

[17] Este y otros proyectos propuestos se refunden en los proyectos de disposición sobre el plazo de prescripción que figuran en el párrafo 68.

[18] *Chorley and Giles Shipping Law,* 176.

[19] Manca, *op. cit.,* 238.

[20] Tetley, *op. cit.,* 199.

[21] Tetley, *op. cit.,* 199. La tendencia general de las decisiones parece ser que el plazo corre o bien desde la fecha en que el porteador ha manifestado que no puede entregar las mercancías o bien "desde le fecha en que la entrega de la mayor parte del cargamento tuvo lugar", *op. cit.,* 200. Constituye evidencia de la considerable incertidumbre prevaleciente en cuanto al momento en que comienza a correr el plazo de prescripción en los casos de falta de entrega de las mercaderías el hecho de que un autor destacado haya manifestado: ". . . la mejor regla que un damnificado puede seguir es la de accionar en justicia dentro de un año de la fecha en que el buque o el cargamento debieron haber llegado y no dentro de un año de la fecha de la notificación de que la entrega es imposible", *Tetley, op. cit.,* pág. 200. Se da este consejo a pesar de que en varias jurisdicciones el plazo de prescripción comienza de hecho a correr desde la fecha de la notificación de que la entrega es imposible, *Tetley, op. cit.,* pág. 200, nota 10.

[22] Como puede ocurrir, por ejemplo, si los hechos muestran que las mercancías esperadas no pueden entregarse, dado que el plazo de prescripción podría entonces correr a partir de cualquier fecha hipotética o conceptual que en una jurisdicción en especial se considera "la fecha en que las mercancías hubieran debido ser entregadas" en el curso ordinario de los acontecimientos, si se hubiera dispuesto de ellas para la entrega.

tidumbre expone al propietario de la carga a dos riesgos principales. En primer lugar, puede dejar transcurrir, sin advertirlo, una parte considerable del plazo de prescripción (o todo éste) permaneciendo inactivo mientras espera información sobre sus mercancías. En segundo lugar, es posible que haga gastos que pueden resultar innecesarios al iniciar una acción judicial prematuramente con el solo propósito de interrumpir el plazo, cuando podría no haber sido necesario que se recurriera a los tribunales con este fin de haber sido clara la ley.

34. Así, con la expresión "fecha en que éstas (las mercancías) hubieran debido ser entregadas" no se distingue entre diversas situaciones que pueden surgir en la práctica, entre ellas:

a) Entrega parcial de las mercancías cuando aún se espera que se entregue el resto del cargamento cubierto por el mismo conocimiento de embarque.

b) Entrega parcial de las mercancías cuando se sabe que jamás se entregará el resto del cargamento cubierto por el mismo conocimiento de embarque.

c) Demora en la entrega de todas las mercancías cubiertas por el mismo conocimiento de embarque cuando aún se espera la entrega.

d) Falta de entrega, cuando se sabe que no se entregarán las mercancías.

35. El concepto de "fecha en que éstas (las mercancías) *hubieran debido* ser entregadas" es especialmente difícil de aplicar en el contexto del transporte marítimo, pues a menudo no se estipula en los contratos de transporte la fecha en que el porteador está obligado a entregar las mercancías.

3. *Iniciación del plazo de prescripción en otras convenciones sobre transporte*

36. En otros convenios sobre transporte se han afrontado algunos de los problemas citados respecto de la iniciación del plazo de prescripción. De especial utilidad es la distinción, mencionada en el párrafo 23 *supra,* entre 1) pérdida total de las mercancías y 2) pérdida parcial, daños o demoras. Esta distinción se establece en el artículo 46 del Convenio Internacional referente al transporte de mercancías por ferrocarril (CIM)[23] y en el artículo 32 de la Convención sobre el transporte internacional de mercancías por carretera (CMR)[24].

37. El artículo 32 de la Convención sobre contratos de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR) dispone:

"1. ...El plazo de prescripción correrá:

"*a*) En el caso de pérdida parcial, daño o demora en la entrega, desde la fecha de entrega;

"*b*) En el caso de pérdida total, desde el trigésimo día después de la expiración del plazo convenido o, cuando no haya plazo convenido, a partir del sexagésimo día a contar desde la fecha en que las mercancías fueron puestas en poder del porteador;

"*c*) En los demás casos, a la expiración de un plazo de tres meses después de la celebración del contrato de transporte.

"El día señalado como punto de partida para la prescripción nunca estará comprendido en el plazo."

38. El artículo 46 del Convenio Internacional referente al transporte de mercancías por ferrocarril (CIM) dispone:

"2. El plazo de prescripción correrá:

"*a*) Para las acciones por indemnización por pérdida parcial, avería o exceso en el plazo de entrega, desde el día en que tuvo lugar la entrega;

"*b*) Para las acciones por indemnización por pérdida total, a partir del trigésimo día siguiente al de expiración del plazo de entrega;

"...

"*h*) En todos los demás casos, desde el día en que pueda ejercitarse el derecho.

"El día señalado como punto de partida para la prescripción nunca estará comprendido en el plazo."

4. *Proyecto de disposición propuesto sobre la iniciación del plazo de prescripción*

39. Quizá el Grupo de Trabajo desee preparar un proyecto de disposición sobre la iniciación del plazo de prescripción en el que, al igual que en el Convenio sobre el transporte por ferrocarril (CIM) y la Convención sobre transporte por carretera (CMR), se distinga entre 1) pérdida parcial o daños o demora y 2) pérdida total de las mercancías cubiertas por el contrato de transporte. Dicho proyecto de disposición podría ser como sigue:

Proyecto de disposición sobre la iniciación del plazo[25]

b) El plazo de prescripción correrá:

i) En las acciones de indemnización por [pérdida] [falta de entrega] de parte de las mercancías cubiertas por el contrato de transporte, por daños o por demora en la entrega: a partir de la fecha en que el porteador ha efectuado la última entrega de parte de dichas mercancías. La fecha de esa entrega se determinará sobre la base de lo dispuesto en los incisos *a*) a *c*) del párrafo ii) del artículo [ ][26].

ii) En las acciones de indemnización por [pérdida] [falta de entrega] de todas las mercancías cubiertas por el contrato de transporte: desde [la fecha establecida para la entrega o, a falta de

[23] Convenio Internacional referente al transporte de mercancías por ferrocarril (CIM). Hecho en Berna, el 25 de octubre de 1952. Naciones Unidas, *Treaty Series,* vol. 241.

[24] Convención sobre contratos de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR). Hecho en Ginebra el 19 de mayo de 1956. Naciones Unidas, *Treaty Series,* vol. 399. Compárese con la Convención para la Unificación de ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional. Firmada en Varsovia el 12 de octubre de 1929 Sociedad de las Naciones, *Treaty Series,* vol. CXXXVII. La Convención de Varsovia de 1929 dispone, en el artículo 29, que el plazo de prescripción se contará "desde la llegada al punto de destino o desde el día en que la aeronave debería haber llegado o desde la interrupción del transporte". En vista de que el tránsito aéreo se realiza en plazos relativamente breves, la disposición general que antecede probablemente plantee menos problemas serios en la práctica que en el caso del transporte por mar o (en menor grado) por ferrocarril o carretera.

[25] Este proyecto, y las propuestas relativas a los demás aspectos del plazo de prescripción, se refunden en los proyectos de disposición sobre el plazo de prescripción expuestos en la sección G, párrafo 68, *infra.*

[26] Véase la revisión propuesta del apartado *e*) del artículo 1. Informe sobre el tercer período de sesiones (A/CN.9/63), párr. 14, Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV.

dicha fecha establecida,] el [nonagésimo] día desde el momento en que el porteador haya recibido las mercancías[27].

El día señalado como punto de partida para la prescripción nunca estará comprendido en el plazo.

40. En el párrafo 1) del artículo 32 de la Convención sobre transporte por carretera (CMR) (citado en el párrafo 37 *supra*), y en la disposición análoga del párrafo 2 del artículo 46 del Convenio sobre transporte por ferrocarril, se distingue entre "pérdida *parcial*" y "pérdida *total*" de las mercancías. En el proyecto que antecede se utiliza un texto análogo, pero mediante un texto puesto entre corchetes se sugiere emplear la expresión "falta de entrega" en lugar de "pérdida". Al parecer cualquiera de estas expresiones sería satisfactoria, pero tal vez se expresara con mayor precisión la situación tanto fáctica como jurídica con la expresión "falta de entrega".

41. En los instrumentos sobre transporte por carretera (CMR) y por ferrocarril (CIM) se establece un contraste entre "pérdida parcial" y "pérdida total". Presumiblemente, la expresión "pérdida *parcial*" está destinada a incluir situaciones de pérdida *total* de *algunos* de los bultos o unidades cubiertos por el contrato de transporte. No obstante, como podrían caber dudas a este respecto, el proyecto que antecede se refiere expresamente a la pérdida (o falta de entrega) "de parte de las mercancías *cubiertas por el contrato de transporte*".

42. En lo tocante a pérdida parcial, daños o demoras, la Convención sobre transporte por carretera (CMR) dispone que el plazo de prescripción correrá "desde *la* fecha de entrega". Esta disposición puede suscitar dudas cuando partes de un mismo cargamento lleguen en momentos diferentes; posiblemente, como resultado de transbordo o error en la entrega de parte de las mercancías. Para evitar la incertidumbre, así como la posible necesidad de multiplicidad de litigios, el proyecto dispone que el plazo correrá a partir "de la fecha en que el porteador ha efectuado la *última* entrega de *parte* de dichas mercancías" cubiertas por el contrato de transporte.

43. Se observará que la frase "para las acciones por indemnización por" en los párrafos i) y ii) del proyecto está tomada de los incisos *a*) y *b*) del párrafo 2 del artículo 46 del Convenio sobre transporte por ferrocarril (CIM).

44. Para los casos de pérdida total, el plazo correrá con arreglo al Convenio sobre transporte por ferrocarril (CIM), "a partir del trigésimo día siguiente al de expiración del *plazo de entrega*". El Convenio sobre transporte por carretera (CMR) se refiere al "trigésimo día después de la expiración del *plazo convenido* o, cuando no haya plazo convenido, a partir del sexagésimo día a contar desde la fecha en que las mercancías fueron puestas en poder del porteador". En los contratos de transporte marítimo puede no haber ningún "plazo de entrega" (CIM) ni "plazo convenido" (CMR). En consecuencia, parecería conveniente (como en el Convenio CMR) dar otra opción en lo relativo a la iniciación del plazo. Por consiguiente, se dispone en el párrafo ii) del proyecto que, cuando no haya fecha establecida para la entrega, el plazo comenzará a correr a partir del "[nonagésimo] día desde el momento en que el porteador haya recibido las mercancías" está, por supuesto, tomada de las normas del apartado *e*) del artículo 1 sobre la iniciación del período de responsabilidad del porteador, en la versión preparada por el Grupo de Trabajo. Informe sobre el tercer período de sesiones (A/CN.9/63*), párr. 14.

45. La Convención sobre transporte por carretera (CMR) dispone que, en caso de pérdida total, el plazo no comenzará a correr hasta el sexagésimo día a contar desde la fecha en que las mercancías fueron puestas en poder del porteador. Este plazo de sesenta días a contar desde la fecha en que las mercancías fueron entregadas al porteador corresponde al período en que el consignatario está esperando la entrega, de suerte que el plazo de prescripción en el caso de falta de entrega no sea, en la mayoría de los casos, menor que el plazo de prescripción en el caso en que las mercancías se entregan dañadas. Los plazos de entrega para el transporte marítimo y, en especial, los períodos de incertidumbre en caso de error en la entrega pueden ser más prolongados que en el caso del transporte por carretera o ferrocarril. Quizá el Grupo de Trabajo desee considerar si el plazo de noventa días establecido en el proyecto es adecuado[28].

D. *Duración del plazo*

46. Para establecer la duración del plazo de prescripción se requiere armonizar consideraciones contrapuestas[29]. Por una parte, el plazo debe ser suficiente para que puedan estudiarse las reclamaciones, celebrarse negociaciones y entablar la acción. Por otra, el plazo no debe ser tan largo que puedan perderse o hacerse vagas las pruebas de los hechos por el transcurso del tiempo y que de esta forma disminuya la certeza necesaria para las transacciones comerciales[30].

47. El artículo 3 6) 4) del Convenio de Bruselas requiere que el demandante entable la acción contra el porteador o el buque por pérdidas o daños de las mercancías dentro del año siguiente a la entrega de

[27] *Ibid.* En el párrafo ii) de la revisión del apartado *e*) del artículo 1 se emplea una expresión análoga, a saber "desde el momento en que éste (el porteador) . . . haya recibido (las mercancías)".

* Anuario de la CNUDMI, vol. III. 1972, segunda parte, IV.

[28] La adecuación de este plazo, al igual que la del plazo básico de prescripción, pueden verse afectadas por la decisión del Grupo de Trabajo respecto de si una reclamación por escrito suspende el transcurso del plazo hasta que el porteador rechace la reclamación. Véase la sección D, 2), párrs. 51 a 53, *infra*.

[29] Informe del Grupo de Trabajo sobre los plazos y la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías sobre su tercer período de sesiones. A/CN.9/73 (Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, I, B, 3), párr. 1 del comentario al artículo 8.

[30] Chorley y Giles, *op. cit.*, págs. 175 y 176, "En general, el derecho inglés concede un plazo de seis años para el ejercicio de las acciones por daños y perjuicios, pero el comercio exige un período más corto ya que los comerciantes deben conocer con certeza qué reclamaciones pueden formularse contra ellos. Por consiguiente, las acciones nacidas de muchos contratos comerciales deben ejercerse en un plazo mucho más corto y el contrato de fletamento no constituye una excepción a esta norma. Evidentemente el armador querrá efectuar sus propias investigaciones antes de que se pierdan las pruebas más decisivas y para ello es necesario que las acciones contra él se ejerzan cuanto antes".

las mercancías o a la fecha en que éstas hubieran debido ser entregadas. El artículo 1 2) del Protocolo de Bruselas no modifica este plazo de un año; no obstante, prevé la prórroga del plazo por mutuo acuerdo de las partes en la disputa con posterioridad al hecho que haya dado lugar a la acción.

48. Hay indicaciones de que el plazo de prescripción de un año no ha sido considerado generalmente satisfactorio en la práctica. Las organizaciones de porteadores, cargadores y aseguradores han llegado a la conclusión de que el plazo de prescripción de un año puede en algunos casos ser insuficiente para estudiar las reclamaciones, para celebrar negociaciones entre las partes y para adoptar otras medidas necesarias antes de que se entable la acción contra el porteador. Como consecuencia de ello, se negoció un acuerdo de carácter privado (conocido generalmente como el ("Gold Clause Agreement")) entre los porteadores, cargadores y aseguradores que intervienen en las principales operaciones de transporte marítimo internacional, en el que se prevé un plazo de dos años[31].

49. En varias respuestas al cuestionario se hacen sugerencias y propuestas respecto de la duración del plazo de prescripción. Las respuestas de los Gobiernos de Australia y Suecia indican que debe tomarse en consideración la idea de prorrogar el plazo de prescripción a dos años para ponerle en armonía con el artículo 29 de la Convención de Varsovia. En la respuesta del Gobierno de Austria se indica que, en vista de que en la mayoría de los casos las acciones tienen que ejercerse en un país extranjero e incluso en otro continente, un plazo de dos años sería más adecuado. Por otra parte, las respuestas de la Argentina, la República Federal de Alemania, el Irak, Noruega y Checoslovaquia indican que el plazo de un año es generalmente satisfactorio.

1. *La duración del plazo en otras convenciones sobre transporte*

50. La Convención de Varsovia de 1929 sobre la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional prevé (artículo 29) un plazo básico de prescripción de dos años. Los instrumentos referentes al transporte internacional por carretera (CMR) y por ferrocarril (CIM) prevén un plazo básico de un año. No obstante, como ya hemos visto (párr. 17 *supra*), ambos instrumentos prorrogan a tres años el plazo para los casos de dolo.

2. *Suspensión de la prescripción mediante la presentación de una reclamación*

51. Los instrumentos referentes al transporte de mercancías por ferrocarril (CIM) y por carretera (CMR) contienen otra disposición que puede tener gran significado práctico para mejorar los problemas planteados por la corta duración del plazo básico de prescripción. El artículo 32 2) de la Convención referente al transporte de mercancías por carretera (CMR) dispone lo siguiente:

> "La presentación de una reclamación escrita suspenderá la prescripción hasta la fecha en que el porteador rechace la reclamación mediante una notificación escrita y devuelva los documentos adjuntos a la misma. En caso de aceptación parcial de la reclamación por el porteador, el plazo de prescripción sólo reanudará su curso respecto de aquella parte de la reclamación que siga en litigio. La prueba de la recepción de la reclamación o de la respuesta y de la restitución de los documentos correrá a cargo de la parte que invoque este hecho. Las reclamaciones ulteriores que tuvieran el mismo objeto no suspenderán la prescripción."

El artículo 46 3) del Convenio referente al Transporte de Mercancías por Ferrocarril (CIM) recoge sustancialmente la misma disposición.

52. La disposición citada parece tener el notable mérito de evitar que se litigue apresuradamente (o que se pierdan derechos) cuando el porteador necesite tiempo para estudiar una reclamación y responder a la misma[32]. La presentación de una reclamación por escrito parece ser una medida típica y razonable para resolver la cuestión de las pérdidas ocurridas en el transporte (véase el artículo 3 6) del Convenio de Bruselas de 1924) y parece razonable que el breve plazo de prescripción no resulte acortado o extinguido por la demora del porteador en rechazar la reclamación. Por consiguiente, el Grupo de Trabajo tal vez desee considerar el proyecto de disposición que sigue de cerca el modelo del artículo 32 2) de la CMR y el artículo 46 3) del CIM.

Proyecto de disposición por el que se suspende el plazo de prescripción mientras el porteador responde a la reclamación

d) La presentación de una reclamación escrita tendrá por efecto suspender el plazo de prescripción hasta la fecha en que el porteador rechace la reclamación mediante una notificación escrita. Si el porteador admite parcialmente la reclamación, el plazo de prescripción se reanudará sólo respecto de aquella parte de la reclamación que siga en litigio. La prueba de la recepción de la reclamación, o de la respuesta, incumbirá a la parte que invoque estos hechos. Las reclamaciones ulteriores que tuvieran el mismo objeto no suspenderán el plazo de prescripción.

53. El proyecto anterior no incluye la disposición de otros instrumentos sobre transporte según la cual el plazo sigue en suspenso hasta que el porteador "restituya los documentos unidos" a la reclamación. Los papeles que constituyen los "documentos" que deben presentarse en relación con una reclamación se definen en el artículo 41 del Convenio de transporte por ferrocarril (CIM). En cambio, en la Convención de Bruselas de 1924 y en el Protocolo de 1968 no aparece tal definición. En consecuencia, puede haber razones para dis-

[31] "*British Maritime Law Association Agreement, 1950 (Gold Clause Agreement)*", fechado en Londres, Liverpool, Glasgow, el 1° de agosto de 1950. "*Explanatory Notes*", fechadas el 31 de diciembre de 1954. Reproducidos en Tetley, *op. cit.*, pág. 313. Las disposiciones correspondientes se encontrarán en los párrs. 4 y 5 del *Agreement* y en las notas a la cláusula 4 de las *Explanatory Notes.*

[32] La respuesta del Gobierno de Checoslovaquia examina esta cuestión y expone la práctica existente según los convenios CMR y CMI. La respuesta sugiere que el plazo de prescripción debe cesar de correr por un período de, digamos, tres a seis meses a partir del momento en que se presenta la reclamación, a menos que se responda a la reclamación antes de la expiración de ese plazo. Por otra parte, la respuesta del Gobierno de Austria indica que los detalles relativos a la suspensión o interrupción del plazo de prescripción deben dejarse al derecho interno, a menos que se trate de resolver estas cuestiones de forma simplificada en la propia Convención.

cutir si las cartas en las que se formule o insista en la reclamación y los distintos tipos de documentos presentados en apoyo de la misma son "documentos unidos" a la reclamación que el porteador está obligado a restituir para que vuelvan a entrar en vigor el plazo de prescripción. Por ejemplo, puede surgir un litigio sobre si una carta no devuelta era un "documento unido" a la reclamación, de forma que el plazo de precripción no expiró nunca. Tales cuestiones pueden reducir la certidumbre y estabilidad de las relaciones jurídicas que es uno de los objetivos de las normas sobre la prescripción.

E. *Acuerdo de modificación del plazo*

1. *Acortamiento del plazo por acuerdo*

54. El plazo de prescripción especificado en el Convenio de Bruselas no puede ser acortado por acuerdo de las partes. Tal acuerdo es tenido en la mayoría de las jurisdicciones por infracción de las disposiciones del párrafo 8 del artículo 3 del Convenio, que no reconoce como vigentes los acuerdos que disminuyan la responsabilidad del porteador de otra manera que la prescrita en el Convenio[33].

La respuesta del Gobierno de Suecia indica que no deben permitirse los acuerdos de acortamiento de plazo y que sería conveniente que esto quedara aclarado en el párr. 8 del artículo 3 de la Convención.

2. *Prórroga del plazo*

55. No es raro que los partes en un litigio relativo a pérdida o daño de carga estipulen un plazo de prescripción más largo para incoar una acción. La prórroga del plazo de prescripción puede evitar la incoación apresurada de un proceso cerca del fin del plazo, cuando las partes todavía están negociando con miras a un arreglo extrajudicial. El reclamante puede solicitar una renuncia o una prórroga de plazo permitido por el Convenio cuando es necesario obtener más información para terminar las negociaciones. El *Gold Clause Agreement,* al que se ha hecho referencia en el párrafo 45, *supra,* indica la necesidad práctica de acuerdos de prórroga del plazo de prescripción.

56. Se han expresado dudas acerca de la validez de tales acuerdos de prórroga del plazo de prescripción[34]. Sin embargo, tales dudas parecen haber sido eliminadas con el Protocolo de Bruselas. Según el párrafo 2 del artículo 1, el párrafo 6 *bis* revisado terminaría con la siguiente oración:

> ". . .No obstante, este plazo [esto es, un año] podrá ser prorrogado si las partes así lo acuerdan con posterioridad al hecho que haya dado lugar a la acción."

Esta disposición permite una prórroga del plazo de prescripción si el acuerdo de prórroga se hace "con posterioridad al hecho que haya dado lugar a la acción". No se menciona un límite con respecto a la duración de la prórroga, de manera que las partes en el litigio están en libertad de darle la que deseen[35].

57. Las respuestas han indicado que la disposición del Protocolo de Bruselas citada más arriba es una adición útil al Convenio de Bruselas y que debe mantenerse[36]. El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar si tal disposición debe mantenerse en una futura convención.

3. *Posible formulación de una disposición sobre prórroga*

58. Según el Protocolo de Bruselas de 1968, el plazo puede prorrogarse "si las partes así lo *acuerdan*". En el contexto de ciertas disposiciones y de ciertos sistemas jurídicos, podría alegarse que la palabra "acordar" requiere un compromiso contractual bilateral, y no daría efecto a una declaración o renuncia unilateral del porteador en el sentido de que el plazo sea prorrogado. Para evitar la posibilidad de tal aplicación estrecha y no prevista, el proyecto de convención sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías aprobado por la CNUDMI en su quinto período de sesiones hace referencia, en el párrafo 2 del artículo 21, a la prórroga del plazo "mediante *declaración* por escrito"[37].

59. El requisito de que la declaración (o acuerdo) de prórroga del plazo se haga por escrito no figura en el Protocolo de Bruselas. Las razones del requisito del proyecto de convención sobre la prescripción de que la declaración (o acuerdo) se haga por escrito se explican como sigue en el comentario sobre el proyecto de convención[38]:

---

[33] Véanse Buxton V. Rederi, 1939 A.M.C. 815; *The Zarembo,* 1942 A.M.C. 544; *Comm. Rouen,* 19.6.1951, 19 Rev. Scapel, 41; *Coventry Sheppard v. Larrinaga S.S. Co.,* 73 LI.L.Rep. 256; *Comm. Anvers,* 7.8.1931, 1931 J.P.A. 420; *BGH, 18.12. 1958,* 29 BGHZ, 120; *Trib. Rotterdam,* 24.6.1949, 1950 N.J., 538. Sin embargo, la situación es diferente con respecto a un plazo de prescripción más breve para reclamaciones relativas a flete, estadía, contribución por avería gruesa y a otras materias que han quedado fuera del alcance del Convenio de Bruselas de 1924. En consecuencia, se ha tenido por válida una cláusula que establece que el litigio por flete estará sujeto a un plazo de prescripción de seis meses. Véanse *Piazza v. West Coast Line,* 1951 A.M.C. 168; *Goulandris v. Goldman,* 1957 LI.L.Rep. 207; *Cour d'Appel Trieste,* 5.4.1952, 1953 D.M.F. 464. Véase también S. Dor, *op. cit.,* 78.

[34] Astle, Shipowners' Cargo Liabilities and Immunities, 184: "Si las partes interesadas son el propietario real de la carga y el porteador, puede plantearse la cuestión de si el acuerdo es válido en atención a las disposiciones del artículo V, puesto que la renuncia al derecho por el porteador no se ha consignado en el conocimiento de embarque". Manca, *op. cit.,* vol. 2, 264: "Según algunas leyes, tal estipulación [esto es, el acuerdo de prorrogar el plazo] es nula y sin efecto por cuanto entraña renuncia al plazo de prescripción todavía en curso, lo cual está prohibido, en tanto que sólo el plazo de prescripción ya transcurrido puede ser objeto de renuncia (por ejemplo, el segundo párrafo del artículo 2937 del Código Civil Italiano dice que la renuncia al plazo de prescripción sólo se permitirá cuando dicho plazo se haya agotado)."

[35] Manca, *op. cit.,* vol. 2, 264.

[36] Las respuestas favorables al mantenimiento de esta disposición son las de Australia, Checoslovaquia, Irak, Noruega y Suecia. En su respuesta, el Gobierno de Checoslovaquia sugiere que las partes en el contrato tengan derecho a acordar una prórroga del plazo antes que ocurra el accidente causante de la pérdida o daño de las mercancías.

[37] CNUDMI, Informe sobre el quinto período de sesiones (1972) (A/8717) párr. 21, Anuario de la CNUDMI, vol. III; 1972, primera parte, II, A. Véase también el párr. 2 del comentario sobre el artículo 21 en el comentario al proyecto de convención (A/CN.9/73). Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, I, B, 3. Se supone que la "declaración" podría hacerse en un acuerdo, y el párr. 1 del artículo 21 del proyecto de convención sobre la prescripción demuestra la intención de dar igual efecto a una "declaración o acuerdo".

[38] A/CN.9/73, párr. 2 del comentario sobre el artículo 21, Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, I, B, 3.

"La prórroga del plazo de prescripción puede tener consecuencias importantes para los derechos de las partes. Como podría alegarse una prórroga oral en circunstancias dudosas o basándose en un testimonio fraudulento, sólo una declaración escrita puede prorrogar el plazo."

60. Una disposición basada en el Protocolo, pero modificada para que se ajuste al proyecto de convención sobre la prescripición, podría decir así:

Proyecto de disposiciones sobre la prórroga del plazo

Variante A

c) El plazo de prescripción podrá ser prorrogado por el porteador mediante *declaración o acuerdo* [por escrito] después del hecho que haya dado lugar a la acción.

61. Tal vez no sea necesario mantener las palabras "o acuerdo", puesto que una prórroga por "acuerdo" sería también una "declaración". Sin embargo, quizá sea aconsejable mantener estas palabras para mayor claridad y más continuidad con la disposición anterior.

62. Si el Grupo de Trabajo no requiriera un escrito, el proyecto podría ceñirse a la estructura de la disposición del Protocolo y decir así:

Variante B

c) El plazo de prescripción podrá ser prorrogado *mediante declaración del porteador o mediante acuerdo de las partes* después del hecho que haya dado lugar a la acción[39].

F. *Recursos (acciones de indemnización contra terceros)*

63. Un porteador marítimo a quien se presenta una reclamación por pérdida o daños de las mercancías puede tener derecho a recobrar todo o parte de lo que demanda el cargador. Esta situación puede surgir a raíz de un contrato del porteador con una parte que interviene en el cumplimiento de su contrato, o con un asegurador. La existencia y el monto del recurso pueden conocerse sólo después de la decisión judicial definitiva en que se fije la cuantía de la indemnización pagadera o el ajuste de la reclamación. Si el cargador o el consignatario presentan su reclamación al porteador casi al expirar el plazo de prescripción el recurso presentado por el porteador contra el tercero puede fracasar—prescindiendo de los méritos de su reclamación—porque ha expirado el plazo de un año establecido para iniciar esa acción. Se plantea entonces la cuestión de determinar si el porteador marítimo debe tener derecho a una prórroga del plazo de prescripción de una año para entablar una acción contra terceros.

64. El Convenio de Bruselas, a diferencia de otros instrumentos sobre transporte[40], no contiene disposición alguna relativa a recursos y deja la solución de este problema a cargo de las leyes nacionales[41].

65. El artículo 1 3) del Protocolo de Bruselas de 1968 dispone la modificación del Convenio de 1924 por medio de la inclusión, luego del artículo 3 6), del siguiente párrafo 6 *bis*:

"Las acciones de indemnización contra terceros podrán ser ejercidas incluso después de haber expirado el plazo señalado en el párrafo precedente, si lo son dentro del plazo determinado por la ley del tribunal que conozca del caso. No obstante, ese plazo no podrá ser inferior a tres meses a partir del día en que la persona que ejerce la acción de indemnización haya pagado la cantidad reclamada o haya recibido a su vez una notificación de citación."

66. Puede entonces ejercerse una acción para indemnización dentro del plazo establecido por el derecho del tribunal que conoce del caso a condición, sin embargo, de que el plazo establecido no sea inferior a tres meses.

67. Las respuestas al cuestionario indican que la citada disposición del Protocolo de Bruselas constituye una adición útil al Convenio de Bruselas y debe retenerse[42]. En consecuencia, esta disposición se incluye en la consolidación de los proyectos de disposiciones (sección G, *infra*, párr. 68). Podría considerarse una pequeña modificación de estilo, a saber, el reemplazo en la primera frase de la palabra "año" por "plazo de prescripción". Este cambio se indica por medio de un subrayado en el proyecto de disposición que figura como párrafo *e*) en los proyectos de disposiciones, en la sección G *infra*.

G. *Consolidación de los proyectos de disposiciones sobre el plazo de prescripción*

68. Se han presentado y examinado en este estudio proyectos de disposiciones sobre distintos aspectos del

[39] Si el Grupo de Trabajo prefiriera la formulación de la variante B y también deseara requerir un escrito, tal vez sería necesario, por razones de sintaxis (razones que hicieron necesaria la reformulación de la disposición en la variante A), agregar una oración al texto de la variante B, oración que podría decir así: "La declaración o acuerdo se hará por escrito." Si se requiriera un escrito, en la etapa final de la preparación de la convención podría considerarse el inciso *g*) del párrafo 3 del artículo 1 del proyecto de convención sobre la prescripción, que incluye la siguiente definición. "El término "escrito" abarcará los telegramas y télex."

[40] Por ejemplo el CMR. En los artículos 34 a 40 de ese Convenio pueden encontrarse disposiciones sobre las relaciones entre porteadores sucesivos. El artículo 39 4) estatuye que: "Lo dispuesto en el artículo 32 se aplicará a las reclamaciones entre porteadores. Sin embargo, el plazo de prescripción empezará a correr en la fecha de la decisión judicial definitiva en que se fija la cuantía de la indemnización pagadera de conformidad con lo establecido en este Convenio o, a falta de esta decisión judicial, desde la fecha real del pago."

[41] Por ejemplo, el artículo 487 del Código de Comercio de los Países Bajos dispone, entre otras cosas, que: "si el porteador, por su parte, es parte en un contrato con otro porteador, su acción contra este último no prescribirá antes de haber transcurrido tres meses desde que él haya pagado o haya sido demandado, siempre que uno de estos hechos se haya producido dentro del plazo mencionado de un año". Véase también el artículo 32 de la Ley 66-420 de Francia.

[42] Este es el tenor de las respuestas de Austria, Australia, Checoslovaquia, la República Federal de Alemania, Irak, Noruega y Suecia. En la respuesta de Australia se declara que "aunque tres meses no son mucho tiempo, constituyen probablemente tiempo suficiente dadas las circunstancias en que surgirán esas acciones". En la respuesta de Checoslovaquia, aunque se considera el artículo 1 3) del Protocolo de 1968 una mejoría, se sugiere la siguiente redacción modificada de esa disposición: ". . . si se inicia dentro de . . . meses a partir del día . . . o dentro de un plazo mayor establecido por la ley del tribunal o "del arbitraje con jurisdicción para decidir la cuestión" ". Por otra parte, en la respuesta del Gobierno de Turquía se indica que el período para los recursos debe de ser de un año.

plazo de prescripción. Para ayudar al Grupo de Trabajo a examinar estas disposiciones en sus relaciones recíprocas, éstas se presentan en la siguiente forma consolidada.

Proyectos de disposiciones sobre el plazo de prescripción

Artículo 3

. . .

6 bis a) El porteador y el buque estarán exonerados de absolutamente toda responsabilidad con respecto al transporte de las mercancías a menos que se ejerza una acción o se inicie un procedimiento arbitral dentro del plazo de [un año] [dos años] a partir del comienzo del plazo de prescripción[43].

b) El plazo de prescripción correrá[44]:

i) En las acciones de indemnización por [pérdida] [falta de entrega] de parte de las mercancías cubiertas por el contrato de transporte, por daños, o por demora en la entrega: a partir de la fecha en que el porteador ha efectuado la última entrega de parte de dichas mercancías. La fecha de esa entrega se determinará sobre la base de lo dispuesto en los incisos *a)* a *c)* del párrafo ii) del artículo [ ][45].

ii) En las acciones de indemnización por [pérdida] [falta de entrega] de todas las mercancías cubiertas por el contrato de transporte: desde [la fecha establecida para la entrega o, a falta de dicha fecha establecida], el [nonagésimo] día desde el momento en que el porteador haya recibido las mercancías[46].

El día señalado como punto de partida para la prescripción nunca estará comprendido en el plazo.

c) El plazo de prescripción podrá ser prorrogado por el porteador mediante declaración o acuerdo [por escrito] después del hecho que haya dado lugar a la acción[47].

d) La presentación de una reclamación escrita tendrá por efecto suspender el plazo de prescripción hasta la fecha en que el porteador rechace la reclamación mediante una notificación escrita. Si el porteador admite parcialmente la reclamación, el plazo de prescripción se reanudará sólo respecto de aquella parte de la reclamación que siga en litigio. La prueba de la recepción de la reclamación, o de la respuesta, incumbirá a la parte que invoque estos hechos. Las reclamaciones ulteriores que tuvieran el mismo objeto no suspenderán el plazo de prescripción[48].

e) Las acciones de indemnización contra terceros podrán ser ejercidas incluso después de haber expirado el *plazo de prescripción* establecido en los párrafos precedentes si lo son dentro del plazo determinado por la ley del tribunal que conozca del caso. No obstante, ese plazo no podrá ser inferior a [tres meses] a partir del día en que la persona que ejerce la acción de indemnización haya pagado la cantidad reclamada o haya recibido a su vez una notificación de citación[49].

[43] Véase la sección B, párrs. 4 a 14 *supra*. Este proyecto figura en el párrafo 14.

[44] Véase la sección C, párrs. 21 a 45 *supra*. Este proyecto de disposición figura en el párr. 39 y se examina en los párrs. 39 a 45.

[45] Véase la modificación propuesta del artículo 1 *e)*. Informe sobre el tercer período de sesiones (A/CN.9/63), párr.14, Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV.

[46] La expresión "el momento en que el porteador haya recibido las mercancías" se emplea en la revisión del artículo 1 *e)*, en el párrafo ii). *Ibid.*

[47] Véase la sección E, párrs. 54 a 62. Estee texto se basa en la variante A del párr. 60.

[48] Véase la sección D-2, párrs. 51 a 53, *supra*.

[49] Véase la sección F, párrs. 63 a 67, *supra*.

PARTE V. DEFINICIONES DEL ARTICULO 1 DEL CONVENIO

A. *Introducción*

1. Esta parte del informe se presenta en cumplimiento de la decisión de la Comisión, adoptada en respuesta a la recomendación de este Grupo de Trabajo, de examinar las "definiciones del artículo 1 del Convenio"[1]. El artículo 1 del Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos[2] contiene cinco definiciones, dos de las cuales ya fueron examinadas por este Grupo de Trabajo en su tercer período de sesiones[3]. Las tres definiciones que quedan por examinar son las de "porteador" (artículo 1 *a)*), "contrato de transporte" (artículo 1 *b)*) y "buque" (artículo 1 *d)*).

B. *Definición de "porteador"[4]: Problemas y solución propuesta*

2. El artículo 1 *a)* dice lo siguiente:

" 'Porteador' comprende el propietario del buque o el fletador, parte en un contrato de transporte con un cargador."

[1] CNUDMI, informe sobre la labor realizada en su cuarto período de sesiones (1971), párr. 19, Anuario de la CNUDMI, vol. II: 1971, primera parte, II, A. Véase también Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo, informe sobre su tercer período de sesiones (1972), párr. 73, Anuario de la CNUMDI, vol. III: 1972, segunda parte, IV.

[2] En adelante citado como Convenio de Bruselas. 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).

[3] Las definiciones ya examinadas con las siguientes: 1 *c)* "Mercancías" y 1 *e)* "Transporte de mercancías". Véase el informe del Secretario General sobre la "Responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: Conocimientos de embarque" (A/CN.9/63/Add.1), Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV, anexo; y Grupo de Trabajo, informe sobre su tercer período de sesiones (1972), Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV.

[4] La definición de "porteador" puede requerir un nuevo examen en una fase posterior, a la luz de las medidas que adopte el Grupo de Trabajo con respecto a los problemas que se plantean en los casos de "transbordo". En esta parte del informe no se examina la relación entre la definición de "porteador" y la del "transbordo"; véase, no obstante, la parte II que trata específicamente del "transbordo".

3. Por tanto, el término "porteador" designa a la persona que responde frente al propietario de la carga del cumplimiento del "contrato de transporte" y que está sujeta a los términos del Convenio de Bruselas[5]. Esta persona puede ser un armador, un fletador o cualquier otra persona[6], según las circunstancias de cada caso concreto.

4. Es sumamente importante que el "porteador" sea fácilmente identificable en el cuerpo del conocimiento de embarque, de forma que el tenedor del mismo—frecuentemente un comprador de buena fe que toma el conocimiento después de su emisión—pueda saber contra quien puede dirigirse en caso de que la mercancía sufra pérdidas o daños. Cualquier dificultad para identificar al "porteador" no sólo puede causar pérdidas a un determinado propietario de la carga, sino también menoscabar la utilidad del conocimiento de embarque como documento comercial.

5. No se plantean problemas respecto de la identificación del "porteador" cuando la línea marítima designada en el conocimiento de embarque y el propietario del buque son la misma compañía. Sin embargo, en algunos casos la compañía designada en el conocimiento de embarque es un fletador por un tiempo determinado o por viaje[7] del buque en que se transportan las mercancías comprendidas en el conocimiento de embarque, y no aparece claro quién es el "porteador", si el fletador o el propietario del buque. En estos casos, una línea marítima que flete buques para complementar su propia flota puede expedir conocimientos de embarque encabezados con su propio nombre y dirección, independientemente de que las mercancías del consignatario se carguen en buques fletados por dicha compañía. Estos conocimientos de embarque pueden ser firmados "por el capitán"[8] y llevar una "cláusula de cesión" o "cláusula de identidad del porteador", de las que damos los siguientes ejemplos:

a) "Si el buque de altura no es propiedad de la compañía o línea que expide el presente Conocimiento ni ha sido fletado por ella con cesión *(según el caso, no obstante cualquier indicio en contrario)* el presente Conocimiento surtirá efecto únicamente como contrato de transporte con el propietario o fletador con cesión, según el caso, como principal, concertado a través de dicha compañía o línea, quienes actuarán únicamente en calidad de agentes y estarán exentos de toda responsabilidad personal al respecto"[9]. (Se ha añadido la cursiva.)

b) "El contrato del que hace fe el presente Conocimiento de Embarque es entre el Comerciante y el Armador del buque aquí citado (o sustituto) y, por tanto, queda convenido que dicho Armador solamente será responsable de toda avería o pérdida debida a cualquier infracción o incumplimiento de cualquier obligación derivada del contrato de transporte, se relacionen o no con el estado de navegabilidad del buque. Si, no obstante lo antedicho, queda demostrado que el Porteador y/o depositario de las mercancías embarcadas de acuerdo con el presente, es algún otro, todas las limitaciones y exoneraciones de responsabilidad previstas por la Ley o por este Conocimiento de Embarque serán válidas para tal otro. Queda, además, entendido y convenido que como la Línea, Compañía o Agentes que han ejecutado este Conocimiento de Embarque por y en nombre del Capitán *no es el causante en la transacción, dicha Línea, Compañía o Agentes no estarán sujetos a ninguna responsabilidad derivada del contrato de transporte, ni como Porteador ni como depositario de las mercancías*"[10]. (Se ha añadido la cursiva.)

6. El comprador de buena fe de las mercancías, al tomar el conocimiento de embarque observa que fue expedido con el nombre de una empresa de transporte marítimo acreditada, y no ve nada que indique que el "porteador" es una persona distinta de dicha empresa. Si las mercancías llegan mermadas o dañadas, el tenedor del conocimiento de embarque lo notifica a la empresa designada en el conocimiento. En este momento, descubre que la empresa rechaza toda

---

[5] En todo el resto del Convenio de Bruselas se utilizan los términos "porteador" y "cargador" para designar a las partes en el contrato de transporte, cuyos derechos y obligaciones están definidas en el Convenio.

[6] La palabra "comprende" indica que las designaciones concretas de 'propietario del buque" y "fletador" no se emplean con carácter exhaustivo. Los agentes marítimos y de transportes pueden también ser considerados "porteadores" según determinados tipos de contrato. Véase *Conocimientos de embarque*, informe de la Secretaría de la UNCTAD (documento TD/B/C.4/ISL/6; publicación de las Naciones Unidas, No. de venta S.72.II.D.2), párrs. 180 y siguientes.

En la respuesta de Australia al cuestionario de la Secretaría se proponía que, para destacar la idea de que otras personas además de los armadores y fletadores pueden ser considerados "porteadores", debía enmendarse la definición de "porteador" de la forma siguiente: " "porteador" comprende el propietario del buque, el fletador *o cualquier otra persona*, parte en un contrato de transporte con un cargador" (se ha añadido la cursiva). La respuesta de la URSS proponía que la definición enmendada del término "porteador" dijese que "porteador" significa el propietario del buque, el fletador o cualquier otra persona que, actuando por cuenta propia, concluya con el cargador un contrato para el transporte de mercancías".

[7] El *fletamento por viaje* es un contrato para utilizar un buque para el transporte de mercancías en un solo viaje o en varios viajes determinados. Puede distinguirse del *fletamento por un tiempo determinado*, que es un contrato para el uso de un buque para el transporte de mercancías durante un período de tiempo determinado, y del *fletamento con cesión* (*o de un buque sin dotación*), por el que se transmite no solamente el uso sino también el total control del funcionamiento de un buque, generalmente por un período de tiempo determinado. En la majoría de los fletamentos por viaje o por un tiempo determinado, el capitán y la tripulación siguen siendo empleados y agentes del propietario del buque en todo lo relativo al control del funcionamiento del buque; el fletador sólo tiene el uso o control comercial del buque.

[8] Generalmente un conocimiento de embarque es firmado "por el capitán" por el agente del propietario del buque. Tradicionalmente una firma "por el capitán" obliga al buque *in rem* y (excepto en los casos de fletamento con cesión) obliga al propietario del buque, como empleador del capitán, *in personam*. Véase A. W. Knauth, *The American Law of Ocean Bills of Lading*, Baltimore, 1953, pág. 179. Véase también Hugo Tiberg, "Who is the Hague Rule Carrier?", en *Six Lectures on the Hague Rules*, Kurt Grönfors, ed., Goteborg, 1967, pág. 131.

[9] Véase el "Model All-Purpose Liner Bill of Lading", elaborado por "P and I Club", reproducido en Singh and Colinvaux, *Shipowners* (vol. 13 del *British Shipping Laws*), Londres, Stevens and Sons, 1967, pág. 317.

[10] Véase el modelo de conocimiento de embarque utilizado por la *Baltic and International Maritime Conference*, conocido como el "Conline Bill", cláusula 17; reproducido en "Conocimientos de embarque", informe de la Secretaría de la UNCTAD, *op. cit.*, apéndice III, págs. 69 y siguientes; y en Andrée Chao, "Réflexions sur la 'Identity of Carrier Clause' ", *La Droit Maritime Français*, 1967, págs. 12 y siguientes.

responsabilidad por las mercancías, basándose en que la empresa fue simplemente un agente que arregló un contrato de transporte entre el cargador y el propietario del buque. Este argumento viene apoyado por la "cláusula de cesión" y la doctrina tradicional según la cual la firma del conocimiento de embarque "por el capitán" obliga al propietario del buque, pero no al fletador por viaje o por un tiempo determinado.

7. En esencia estas son las circunstancias de hecho de varios casos que se han planteado en años recientes[11].

8. Un propietario de la carga que se enfrente con esta situación puede elegir entre distintas líneas de acción: *a*) entablar una acción contra el propietario del buque y contra el fletador simultáneamente, lo que puede significar entablar acciones separadas en países distintos; o *b*) entablar una acción contra el propietario del buque *o contra* el fletador, afrontando largas y costosas demoras en tanto se resuelve la cuestión preliminar de saber si el demandado elegido es la parte contra la que se debe proceder y corriendo el riesgo de que se vuelva en su contra esta cuestión preliminar después de que haya transcurrido el plazo de prescripción de un año[12], lo que impedirá entablar una acción contra la otra, la "verdadera", parte. Incluso puede suceder que los tribunales de un país rechacen su acción por considerar que el *fletador* no es la parte a quien debe demandarse, y que los tribunales de otro país desechen la acción por considerar que el *buque* no debe ser el demandado[13].

9. Estos problemas se plantean proque las líneas marítimas utilizan conocimientos de embarque que rechazan la responsabilidad en el supuesto de que el buque sea fletado, pero no indican: 1) si el buque es efectivamente fletado; y, en caso afirmativo, 2) no indican el nombre y dirección del propietario del buque[14]. El Grupo de Trabajo tal vez considere útil examinar la conveniencia de enmendar el Convenio de Bruselas de forma que exija la inclusión de estos dos elementos de información en el conocimiento de embarque.

10. Otros convenios de transporte requieren que el nombre del porteador[15] figure en los documentos de transporte. Por ejemplo, la Convención de Varsovia[16], declara en el artículo 8 que:

"La carta de transporte aéreo deberá contener las menciones siguientes:

"...

"*e*) El nombre y dirección del primer transportador;".

El artículo 9 dispone que:

"...si ésta (la carta de transporte aéreo) no contiene todas las menciones indicadas en el artículo 8 [incluido "el nombre y dirección del primer transportador"] . . . el transportador no tendrá derecho a acogerse a las disposiciones de este Convenio que excluyan o limiten su responsabilidad."

El Convenio CIM[17] dispone en el artículo 6 6) lo siguiente:

"La carta de porte deberá contener obligatoriamente los datos siguientes:

"...

"*b*) La designación del Ferrocarril de procedencia;

"*c*) La designación del Ferrocarril destinatario y de la estación de destino . . ."

La Convención CMR[18] dispone en el artículo 6 1) lo siguiente:

"1. La carta de porte deberá contener obligatoriamente los datos siguientes:

"...

"*c*) El nombre y dirección del porteador; . . ."

11. Inmediatamente después del actual artículo 3 3) del Convenio de Bruselas puede agregarse una enmienda que requiera que el conocimiento de embarque indique: *a*) si el buque es fletado, y, en caso afirmativo, *b*) el nombre y dirección del propietario del buque. En la actualidad el artículo 3 3) dice lo siguiente:

"3. Después de haber recibido y hacerse cargo de las mercancías, el porteador o el capitán o agente del porteador deberán, a petición del cargador, entregar a éste un conocimiento que exprese entre otras cosas:

"*a*) Las marcas principales necesarias para la identificación de las mercancías, tal como las haya dado por escrito el cargador antes de comenzar el cargamento de dichas mercancías, con tal que las expresadas marcas estén impresas o estampadas claramente en cualquier otra forma sobre las mercancías no embaladas o en las cajas o embalajes que contengan las mercancías, de manera que deban permanecer normalmente legibles hasta el fin del viaje;

---

[11] Véase, por ejemplo, *Stockholms Sjöförsäkrings Aktiebolag v. Stockholms Rederiaktiebolag Svea* (*The Lulu*), ND 1960. 349 SCS; NJA 1960 742; *Christiania Søforsikringsselskab v. Det Bergenske Dampskibsselskab As Time Charterer of the Steamship Lysaker* (*The Lysaker*), ND 1955. 85 SCN; Appel Bruxelles 1° de marzo 1963, J.P.A. 63, 329; Com. Anvers 18 de diciembre de 1962, J.P.A. 63, 367. Véase también Chao, "Réflexions sur la 'Identity of Carrier Clause' ", *op. cit.*, y Tiberg, "Who is the Hague Rules Carrier?", *op. cit.*

[12] Véase el artículo III 6) del Convenio de Bruselas, que se examina en la parte IV de este informe.

[13] Este fue el resultado en el caso *The Lulu* citado en la nota 11 *supra*.

[14] En algunos casos los tribunales han sostenido que las cláusulas de cesión que no identifiquen adecuadamente al propietario del buque son inválidas y que en tales casos el fletador es el "porteador", el cual responde según el Convenio de Bruselas. Sin embargo, esta solución no es adecuada a escala internacional. El resultado en tales casos depende de las circunstancias concretas de cada caso que no son en modo alguno uniformes y el hecho de que se continúen usando tales conocimientos de embarque causa incertidumbres y litigios innecesarios.

[15] Dado que estos otros convenios no definen el término "porteador" es dudoso si utilizan ese término para designar solamente al *propietario* o—como sucede en el Convenio de Bruselas—si el término "porteador" puede designar al propietario o a cualquier otra parte que concluya un contrato de transporte con el cargador.

[16] Convenio para la Unificación de ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929.

[17] Convenio Internacional referente al Transporte de Mercancías por Ferrocarril, firmado en Berna el 25 de febrero de 1961.

[18] Convención sobre el Contrato para el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, firmado en Ginebra el 19 de mayo de 1956.

"*b*) O el número de bultos o de piezas, o la cantidad, o el peso, según los casos, tal como los haya consignado por escrito el cargador[19];

"*c*) El estado y la condición aparentes de las mercancías."

12. Inmediatamente después del artículo 3 3) podría agregarse el siguiente proyecto de disposición:

"3 3) *bis*. En el conocimiento de embarque [o documento análogo] deberá indicarse el nombre y dirección del porteador. Si se trata de un buque fletado, en el conocimiento de embarque [o documento análogo] también se hará constar el nombre del porteador y además el nombre y dirección del propietario del buque. Si el conocimiento de embarque [o documento análogo] no contiene toda la información requerida en este inciso, la persona que expida el conocimiento de embarque responderá de las mercancías con arreglo a lo dispuesto en el presente Convenio."

13. Estas enmiendas pondrían sobre aviso al tenedor del conocimiento de embarque de que la línea cuyo nombre aparece en el encabezamiento del mismo no es necesariamente el "porteador" y le daría la información necesaria para descubrir qué parte es realmente el "porteador".

14. La sanción contenida en la última frase del articulo 3 3) *bis* propuesto tiene por objeto hacer responsables solidariamente al fletador y al propietario del buque por la omisión de la información requerida en esa enmienda. Esta sanción podría basarse en razones de justicia fundamental: el fletador que contrata el transporte sabe claramente si el buque es fletado o no y, en caso afirmativo, a nombre de quien. Esta norma estaría también en consonancia con la doctrina jurídica generalmente aceptada de que el agente de un principal cuyo nombre no sea revelado responde solidariamente con su principal[20].

C. *Definición de "contrato de transporte"*

15. El inciso *b*) del artículo I dice que:

" 'Contrato de transporte' se aplica únicamente al contrato de transporte formalizado en un conocimiento o en cualquier documento similar que sirva como título para el transporte de mercancías por mar; se aplica igualmente al conocimiento o documento similar emitido en virtud de una póliza de fletamento, a contar desde el momento en que este título rige las relaciones del porteador y del tenedor del conocimiento."

16. En el informe de la Secretaría de la UNCTAD sobre conocimientos de embarque se sugiere que:

"Si se decide ampliar la aplicación de las Reglas al período en que las mercancías se encuentran bajo la custodia del porteador antes de la carga y después de la descarga, tendría que modificarse la expresión *"que sirva como título para el transporte de mercancías por mar"*[21]. (Cursiva añadida.)

17. El Grupo de Trabajo, en su tercer período de sesiones, amplió el alcance del Convenio de Bruselas al período anterior a la carga y posterior a la descarga, por medio de la revisión de la definición de "transporte de mercancías" prevista en el inciso *e*) del artículo I para que, en parte, dijera lo siguiente:

" '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."

18. Debido a esta revisión, el Grupo de Trabajo tal vez considere que la frase actual *"que sirva como título para el transporte de mercancías* por barco" (cursiva añadida) es lo suficientemente amplia como para abarcar las situaciones en que las mercancías están bajo custodia del porteador antes de la carga y después de la descarga. En consecuencia, puede ser innecesario revisar la definición del "contrato de transporte" que se formula en el inciso *b*) del artículo I.

19. En cambio, quizás el Grupo de Trabajo desee que el texto del inciso *b*) del artículo I se ajuste al del inciso *e*) del mismo artículo. Una posibilidad sería enmendar el inciso *b*) del artículo I en el sentido de suprimir las palabras "por mar" y agregar las palabras "según se define en el presente Convenio", de manera que el inciso *b*) del artículo I dijera lo siguiente:

(Las palabras que se han de suprimir figuran entre corchetes; las palabras que se han de agregar están en cursiva.)

" 'Contrato de transporte' se aplica únicamente al contrato de transporte formalizado en un conocimiento o en cualquier documento similar que sirva como título para el transporte de mercancías [por mar] *según se define en el presente Convenio . . .*"

20. Una segunda posibilidad consistiría en enmendar el inciso *e*) del artículo I revisado de modo que en lugar de definir simplemente "el transporte de mercancías", definiera el "transporte de mercancías *por mar*"[22].

D. *Definición de "buque"*

21. El inciso *d*) del artículo 1 del Convenio de Bruselas establece que:

" 'Buque' significa cualquier embarcación empleada para el transporte de mercancías por mar."

En el informe de la Secretaría de la UNCTAD sobre conocimientos de embarque[23], se señala que esta definición no incluye las barcazas, gabarras o embarcaciones similares que se utilizan para transportar las mercancías

---

[19] Véase en la parte I: "Limitación unitaria de responsabilidad", párr. 40, la enmienda que se propone para el inciso *b*) del párrafo 3 del artículo 3.

[20] Las respuestas de Austria y Checoslovaquia proponían que un signatario de un conocimiento de embarque que no revele al propietario de la carga que actúa como agente del propietario del buque quede obligado con arreglo a los términos del conocimiento de embarque.

[21] Véase *Conocimientos de embarque* informe de la Secretaría de la UNCTAD, *op. cit.*, párr. 186.

[22] En las respuestas de Noruega y Suecia se propuso una enmienda adicional al inciso *b*) del artículo I por la cual se estipularía que las disposiciones del Convenio se seguirían aplicando pese a la ausencia, irregularidad o pérdida del documento que sirve como título para el transporte. En la respuesta de la República Federal de Alemania se expresaba que probablemente no sería necesario ampliar el alcance de las Reglas de La Haya a los contratos de transporte para los que no se hubiera emitido un conocimiento de embarque, debido a que éstos se emiten para prácticamente todos los transportes de mercancías por mar.

[23] *Op cit.*, párr. 189.

desde el buque hacia la costa durante las operaciones de carga y descarga. En ese informe se concluye que:

"Parece conveniente que se apliquen las Reglas a las operaciones de gabarraje cuando el porteador sea propietario de las barcazas o gabarras o las explote como parte de su contrato de transporte. En tal caso, podría modificarse en el inciso *d*) la definición de "buque" para incluir estas embarcaciones."

22. Esta sugerencia no sólo guarda relación con el tipo de embarcación al que se aplica el Convenio de Bruselas, sino también con la cuestión de si se aplica o no el Convenio durante las operaciones de carga y descarga. Esta cuestión se discutió detenidamente en el tercer período de sesiones del Grupo de Trabajo[24], que aprobó la siguiente revisión del inciso *e*) del artículo I, encaminada a precisar el período de aplicación del Convenio:

["Revisión del inciso *e*) del artículo I, "Transporte de mercancías"]

"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 mercanías 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; o

"*b*) En los casos en que el consignatario no reciba las mercancías, poniéndolas a disposición del consignatario de conformidad con el contrato o con 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"[25].

23. El Grupo de Trabajo quizás considere que con esta revisión, por la cual se extiende el alcance del Convenio al "período durante el cual las mercancías están bajo custodia del porteador", se resuelve cualquier ambigüedad en cuanto a si se aplica el Convenio a las barcazas o a las operaciones con gabarras realizadas por el porteador con arreglo a su contrato de transporte. En consecuencia, puede ser innecesario revisar la definición de "buque" que prevé el inciso *d*) del artículo I.

[24] Véase el informe del Grupo de Trabajo, tercer período de sesiones, 31 de enero a 11 de febrero de 1972 (A/CN.9/63), párrs. 11 a 21, Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV. Véase también Responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque, (A/CN.9/63/Add.1) (Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV, anexo). La cuestión de si el Convenio se aplica o no durante las operaciones de carga y descarga se discutió en relación con el problema más amplio del período durante el cual, con arreglo al Convenio de Bruselas, el porteador marítimo es responsable.

[25] Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional de transporte marítimo, informe sobre la labor realizada en su tercer período de sesiones, 31 de enero a 11 de febrero de 1972, *op. cit.*, párr. 14.

PARTE VI. ELIMINACION DE LAS CLAUSULAS NULAS DE LOS CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE

A. *Introducción*

1. En respuesta al programa de trabajo preparado en el cuarto período de sesiones de la CNUDMI[1], esta parte del informe se refiere a la "eliminación de las cláusulas nulas de los conocimientos de embarque".

2. La función más importante del Convenio de Bruselas es la de establecer requisitos básicos que los porteadores marítimos no puedan derogar en el contrato de transporte[2]. Este fin se logra en el inciso 8 del artículo 3, cuyo texto es el siguiente:

"Toda cláusula, convenio o acuerdo en un contrato de transporte, que exoneren al porteador o al buque de responsabilidad por pérdida o daño referentes a

[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 sexto período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/8417), párr. 19, Anuario de la CNUDMI, vol. II: 1971, primera parte, II, A.

[2] En algunos otros convenios internacionales sobre transporte se prevén también artículos en los que se prohíben las "cláusulas nulas", en la forma siguiente:

El artículo 32 del Convenio de Varsovia (aire) estipula en parte:

"Son nulas todas las cláusulas del contrato de transporte de todos los convenios particulares anteriores al daño por las cuales las partes deroguen las reglas del presente Convenio, bien sea por una determinación de la ley aplicable o por una modificación de las reglas correspondientes . . ."

El artículo 41 de la Convención de Transporte por Carretera (CMR) estipula:

"1. Se considerará nula y sin valor toda estipulación que directa o indirectamente se oponga a lo dispuesto en esta Convención, a reserva de lo dispuesto en el artículo 40. La nulidad de esa estipulación no acarreará la nulidad de las demás disposiciones del contrato.

"2. En especial, se considerará nula y sin valor la cláusula de cesión del beneficio del seguro al porteador y cualquier otra semejante, o cualquier cláusula en que se modifique la carga de la prueba."

las mercancías que provengan de negligencia, falta o incumplimiento de los deberes y obligaciones señalados en este artículo, o que atenúen dicha responsabilidad en otra forma que no sea la determinada en el presente Convenio, serán nulos y sin efecto y se tendrán por no puestos. La cláusula de cesión del beneficio del seguro al porteador y cualquier otra cláusula semejante, se considerarán como exoneratorios de la responsabilidad del porteador."

3. Sin embargo, el mero establecimiento de una legislación internacional que invalide algunas cláusulas de los conocimientos de embarque, sin sanciones u otras medidas eficaces de control, no impide que los porteadores incluyan esas cláusulas, y parece que los conocimientos de embarque suelen contener disposiciones cuya nulidad es evidente y otras cuya validez, con arreglo al Convenio, es dudosa[3].

4. La inclusión de cláusulas nulas en los conocimientos de embarque causa incertidumbre entre los propietarios de la carga en cuanto a sus derechos y obligaciones. Su supresión "facilitaría el comercio, dado que su inclusión en los conocimientos tiene los siguientes efectos negativos: las cláusulas *a*): inducen a error a los propietarios de la carga y les hacen renunciar a ejercer una acción fundada; *b*) constituyen una excusa para prolongar las discusiones y negociaciones sobre unas reclamaciones que de otro modo se podrían resolver rápidamente; y *c*) fomentan la litigación innecesaria"[4].

5. En la mayoría de las respuestas de los gobiernos al cuestionario se confirma que el uso de cláusulas nulas por parte de los porteadores menoscaba los derechos de los cargadores y que es necesario adoptar medidas para impedir o prevenir que los porteadores continúen con esa práctica. Sin embargo, aunque algunos de los gobiernos que respondieron al cuestionario reconocen el problema tienen dudas acerca de si es factible adoptar una medida más eficaz que la prevista en el inciso 8 del artículo 3[5]. Un gobierno manifestó que el inciso 8 del artículo 3 proporcionaba una "interpretación demasiado restringida" puesto que tenía relación "solamente con las normas de responsabilidad"[6]. Los gobiernos de los países sugirieron que la mejor manera de enfocar el problema de las cláusulas nulas consistía en que "las personas y organizaciones que representen a los diversos sectores dedicados al transporte adoptaran medidas"[7].

6. En vista de estas respuestas y de las dificultades inherentes al tema, tal vez sea adecuado que el Grupo de Trabajo examine en esta etapa los principios básicos que deben regular la labor futura sobre la cuestión de las "cláusulas nulas".

B. *Criterios posibles*

7. Podrían examinarse diversos criterios para acometer este problema, sin que necesariamente sean los únicos:

a) Redactar las estipulaciones obligatorias del Convenio en la forma más clara y explícita posible.

b) Especificar en el texto mismo del Convenio que determinados géneros de cláusulas adolecen de nulidad.

c) Introducir sanciones con el objeto de penar el uso de cláusulas nulas.

d) Exigir que en los conocimientos de embarque sujetos al Convenio, se incluya una cláusula en la que se señale la nulidad, con arreglo al Convenio, de todo acuerdo que no se ajuste a las estipulaciones obligatorias de éste.

8. El criterio mencionado en el apartado *a*) *supra*, que consiste en redactar las estipulaciones obligatorias del Convenio en la forma más clara y explícita posible, puede ser útil para reducir al mínimo el efecto de las cláusulas nulas. Si en un conocimiento de embarque figura una cláusula que, con arreglo al Convenio, es manifiestamente nula, no es posible que se haga uso indebido de ella para persuadir al propietario de la carga a que deje de ejercer o transija una reclamación válida, al menos si el propietario de la carga conoce los derechos que le otorga el Convenio. (En el párrafo 13 *infra*, se examinarán los criterios sobre este último problema.) Uno de los objetivos expresados en las resoluciones de la UNCTAD y de la CNUDMI, y que ha abordado el Grupo de Trabajo mismo, es el de terminar con las ambigüedades a que dejan lugar el Convenio de Bruselas de 1924 y el Protocolo de 1968. El logro de este objetivo tiene importancia con relación al tema de las "cláusulas nulas".

9. Como se indicó en el inciso *b*) del párrafo 7, un posible criterio consistiría en especificar en el texto del Convenio que determinadas cláusulas adolecen de nulidad[8]. En el actual Convenio se utiliza este criterio, en la referencia concreta que en el inciso 8 del artículo 3 se hace a las cláusulas de "cesión del beneficio del seguro al porteador". (Véase párrafo 2 *supra*.) Tal vez sea posible dar preferencia a este criterio para calificar de nulas a las violaciones más flagrantes de las disposiciones del Convenio; las normas tácitas en la enumeración de las cláusulas nulas pueden también servir para que los principios del Convenio sean claros y explícitos.

[3] Dor, *Bill of Lading Clauses and the International Convention of 1924* (2d ed. 1960) pág. 41.

[4] *Conocimientos de embarque*, informe de la secretaría de la UNCTAD, TD/B/C.4/ISL/6/Rev.1 (Publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: E.72.II.D.2), párr. 295.

[5] Véase, por ejemplo, la respuesta del Gobierno de Australia. En la respuesta del Gobierno de Turquía se señala que la actual situación con respecto a las cláusulas nulas es satisfactoria.

[6] Véase la respuesta de Suecia en la que se propone que en el Convenio "se incluya una disposición general sobre la nulidad de las cláusulas de los conocimientos de embarque que, en forma directa o indirecta, se aparten de lo dispuesto en el Convenio".

[7] Véase, por ejemplo, la respuesta de Suecia. También el Gobierno de Noruega opinó que "las diversas organizaciones que se ocupan de la preparación de documentos modelo para el transporte de mercancías por mar deben estudiar seriamente los problemas conexos".

[8] Véase la sugerencia hecha al respecto por el profesor E. R. H. Hardy-Ivamy, en *"The carriage of goods by sea"*, en *Current Legal Problems*, Londres, 1960, págs. 216 y 217, citada en el informe de la Secretaría de la UNCTAD sobre conocimientos de embarque, párr. 298.

10. Quizá el Grupo de Trabajo desee también considerar algunas dificultades para calificar de "nulas" ciertas cláusulas concretas. Una dificultad básica consiste en que muchas cláusulas son "nulas" cuando se aplican en una situación de hecho determinada, pero son "válidas" cuando se aplican en otras situaciones[9]. Sólo se puede definir las circunstancias en las cuales una cláusula es nula mediante la formulación de una norma de fondo, lo que constituye un punto central de la tarea primordial del Grupo de Trabajo de revisar y aclarar las normas obligatorias del Convenio[10]. Además, si se consideraran nulas determinadas cláusulas actualmente en uso, es posible que los redactores de textos jurídicos elaboren una fraseología distinta para llegar a los mismos resultados y sostengan que estas nuevas cláusulas son válidas puesto que no están consideradas entre las cláusulas que el Convenio prohíbe expresamente[11].

11. El tercer criterio, o sea introducir sanciones con el objeto de penar el uso de cláusulas nulas, plantea la cuestión de si las sanciones se referirán: i) al uso de cláusulas expresamente prohibidas o ii) al uso de toda cláusula que se oponga a una disposición del Convenio. La primera posibilidad presentaría la dificultad de tener que establecer cláusulas específicas, tal como se examinó en el párrafo anterior. Con la segunda posibilidad —establecer sanciones para el uso de toda cláusula del contrato que pueda oponerse a una norma del Convenio—se tendría que tomar en cuenta el hecho de que no quedarían perfectamente definidos los efectos de las normas del Convenio, en algunas de sus aplicaciones. De esta manera, una norma general en este sentido podría llevar a establecer sanciones para los casos en que no se hubiera previsto una interpretación contraria al Convenio y, en algunos casos, podría impedir que se buscaran soluciones contractuales para los problemas planteados, cuando no estuviera claro el significado exacto de la norma del Convenio.

12. Es posible minimizar estas dificutades aplicando sanciones solamente en los casos en que el acuerdo viole "clara" o "manifiestamente" el Convenio; sin embargo, este criterio puede ser de difícil aplicación. Como alternativa, se podrían aminorar las dificultades que presentarían las sanciones a todas las cláusulas "nulas" si las sanciones aplicables fueran relativamente poco severas. Se podría estudiar una disposición que tomara como modelo el inciso 3 del artículo 7 de la Convención CMR, según el cual "el porteador responderá de todos los gastos, pérdidas y daños" dimanados de la inclusión de una cláusula nula (o "claramente" nula) en el contrato de transporte[12].

13. La posibilidad a que se hace referencia en el inciso *d*) del párrafo 7 *supra*, se ajusta a la opinión de que las cláusulas nulas dan lugar a un uso indebido especialmente cuando el propietario de la carga no conoce las disposiciones del Convenio que las invalidan. Es posible que algunos propietarios de la carga, especialmente los que no formen parte de algún importante establecimiento comercial, crean que se encuentran obligados por una disposición del contrato de transporte que les prohíba reclamar. Para poner en conocimiento de los derechos a esas personas se puede examinar una disposición con arreglo a la cual, en los contratos de transporte que se celebren según el Convenio, se debe expresar que no producirá efectos ninguna disposición del contrato que sea contraria al Convenio[13].

14. Este "requisito" no tendría sentido a menos que se penara la no inclusión en el contrato de transporte de esa disposición. Parecería difícil excusarse de incluir en el contrato de transporte esa declaración. En consecuencia, sería adecuado seguir el modelo del artículo 9 de la Convención de Varsovia de 1929, según el cual, si la carta de transporte aéreo no contiene todas las menciones indicadas en el artículo 8 (inclusive "una indicación de que el transporte está sujeto al régimen de la responsabilidad estipulado por el presente Convenio"), "el transportador no tendrá derecho a acogerse a las disposiciones de este Convenio que excluyan o limiten su responsabilidad".

15. Con el requisito de que en el contrato de transporte se advierta al propietario de la carga la protección que le suministra el Convenio (párrafo 13 *supra*) probablemente no se ayudaría mucho a reducir al mínimo el uso indebido de las cláusulas nulas. Pero este enfoque mínimo del problema puede ser digno de atención si el Grupo de Trabajo decide que no hay otras medidas posibles.

---

[9] En el informe de la secretaría de la UNCTAD sobre "Conocimientos de embarque" se da un ejemplo en el párr. 296 y en la nota 290. Se observa allí que la cláusula por la cual se estipula que el flete se pagará "aunque se pierdan el buque y/o las mercancías" es nula cuando el porteador es legalmente responsable por las pérdidas, pero es válida en el caso contrario.

[10] Se puede aducir que la referencia que se hace en el inciso 8 del artículo 3 a las cláusulas de cesión de beneficio del seguro demuestra que generalmente es factible calificar de nulas a determinadas cláusulas. Por otra parte, puede que esta disposición no sea característica. En primer lugar, la cuestión de la "cesión del beneficio del seguro" es más concreta que la mayoría de los demás. En segundo lugar, es posible que una norma de fondo en el sentido de que el cargador tiene derecho a retener lo que recibe por concepto de seguro, no esté protegida de una disposición contractual en contrario, puesto que, con arreglo a la redacción actual del inciso 8 del artículo 3 del Convenio de Bruselas, es posible que no se califique a ese contrato de "cláusula que *exonere* al porteador *de responsabilidad*". En esencia, este es un problema relativo a la redacción y alcance del inciso 8 del artículo 3 al que se puede considerar en un estudio o revisión general del Convenio.

[11] En las respuestas de los Gobiernos de la República Federal de Alemania y de la URSS se indicaba que no era práctico el intento de determinar las cláusulas que son nulas. En otras respuestas se planteaban dudas en general en cuanto a la posibilidad de adoptar medidas concretas para ocuparse de las cláusulas nulas.

[12] Una de las ventajas de una norma basada en el Convenio CMR consiste en que con la relación causal entre la cláusula nula y la pérdida resultante se impediría que se adujera que las sanciones no tendrían validez en alguna situación improbable o hipotética. La pérdida del derecho a acogerse a la limitación de responsabilidad, estipulada en el artículo 9 del Convenio de Varsovia, no prevé esta relación causal y podría ser excesivamente severa para las situaciones en que cupieran dudas acerca de la nulidad de la cláusula del contrato.

[13] Es posible que en esta declaración se subraye la posible nulidad de las disposiciones contractuales con mayor claridad que en el artículo 6 1) del Convenio CMR, por el cual se exige que la carta de porte incluya "una declaración de que, pese a cualquier cláusula en contrario, *el transporte está sometido a las disposiciones de este Convenio*".