III. REGLAMENTACION INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE MARITIMO

1. Informe del Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo acerca de la labor realizada en su sexto período de sesiones (Ginebra, 4 a 20 de febrero de 1974) (A/CN.9/88)*

INDICE

	Párrafos
INTRODUCCIÓN GENERAL	1–9
I. RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR MARÍTIMO POR DEMORA	10–28
A. Introducción	10–12
B. Examen por el Grupo de Trabajo	13–25
C. Informe del Grupo de Redacción	26
D. Examen del informe del Grupo de Redacción	27–28
II. AMBITO DOCUMENTARIO DEL CONVENIO	29–49
A. Introducción	29–36
B. Examen por el Grupo de Trabajo	37–47
C. Informe del Grupo de Redacción	48
D. Examen del informe del Grupo de Redacción	49
III. AMBITO GEOGRÁFICO DE APLICACIÓN DEL CONVENIO	50–69
A. Introducción	50–55
B. Examen por el Grupo de Trabajo	56–64
C. Informe del Grupo de Redacción	65
D. Examen del informe del Grupo de Redacción	66–69
IV. ELIMINACIÓN DE LAS CLÁUSULAS NULAS DE LOS CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE	70–95
A. Introducción	70–77
B. Examen de la cuestión en el Grupo de Trabajo	78–93
C. Informe del Grupo de Redacción	94
D. Examen del informe del Grupo de Redacción	95
V. CARGA TRANSPORTADA SOBRE CUBIERTA	96–105
A. Introducción	96–98
B. Examen por el Grupo de Trabajo	99–102
C. Informe del Grupo de Redacción	103
D. Examen del informe del Grupo de Redacción por el Grupo de Trabajo	104–105
VI. TRANSPORTE DE ANIMALES VIVOS	106–117
A. Introducción	106–109
B. Debate en el Grupo de Trabajo	110–114
C. Informe del Grupo de Redacción	115
D. Examen del informe del Grupo de Redacción	116–117
VII. DEFINICIÓN DE "PORTEADOR", "PORTEADOR CONTRATANTE" Y "PORTEADOR EFECTIVO"	118–136
A. Introducción	118–121
B. Examen por el Grupo de Trabajo	122–132
C. Informe del Grupo de Redacción	133
D. Examen del Informe del Grupo de Redacción	134–136
VIII. DEFINICIÓN DE "BUQUE"	137–141
A. Introducción	137–139
B. Examen por el Grupo de Trabajo	140–141
IX. LABOR FUTURA	142–153

Anexo

	Página
COMPILACIÓN DE PROYECTOS DE DISPOSICIONES SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS PORTEADORES, APROBADOS POR EL GRUPO DE TRABAJO[a]	144

[a] Esta compilación expone proyectos de disposiciones aprobados por el Grupo de Trabajo en sus períodos de sesiones tercero, cuarto y quinto.

Introducción general

1. El Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo fue creado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) en su segundo período de sesiones (1969) y ampliado por la Comisión en su cuarto período de sesiones. El Grupo de Trabajo está integrado por los siguientes 20 miembros de la Comisión: Argentina, Australia, Bélgica, Brasil, Chile, Egipto, Estados Unidos de América, Francia, Ghana, Hungría, India, Japón, Nigeria, Noruega, Polonia, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Unida de Tanzania, Singapur, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y Zaire[1].

2. Cuando definió la tarea del Grupo de Trabajo, la Comisión resolvió que:

* 29 de marzo de 1974.

[1] Ampliado por la Comisión en su cuarto período de sesiones, el Grupo de Trabajo estaba compuesto de 21 miembros de la Comisión. 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, A, párr. 19. El mandato de uno de esos miembros de la Comisión (España) expiró el 31 de diciembre de 1973.

"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"[2].

Además la Comisión enumeró varios temas que deberían ser examinados[3]. En anteriores períodos de sesiones el Grupo de Trabajo ha tomado decisiones sobre los temas siguientes: *a*) período durante el cual el porteador es responsable; *b*) responsabilidad por carga sobre cubierta y animales vivos; *c*) cláusulas de los conocimientos de embarque en las que se limita a un tribunal determinado la jurisdicción por reclamaciones[4]; *d*) normas básicas que rigen la responsabilidad del porteador; *e*) cláusulas de arbitraje en los conocimientos de embarque[5]; *f*) limitación unitaria de la responsabilidad; *g*) transbordo; *h*) cambio de ruta, e *i*) plazos de prescripción[6].

3. En su quinto período de sesiones[7] el Grupo de Trabajo decidió dedicar el sexto período de sesiones a los temas siguientes: a) definiciones del artículo 1[8]; b) eliminación de las cláusulas nulas[8]; c) carga sobre cubierta y animales vivos; d) responsabilidad del porteador por demora; y e) ámbito de aplicación del Convenio.

4. El Grupo de Trabajo celebró su sexto período de sesiones en Ginebra del 4 al 20 de febrero de 1974.

5. Los 20 miembros del Grupo de Trabajo estuvieron representados todos en el período de sesiones. Asistieron a él los siguientes miembros de la Comisión como observadores: Bulgaria y la República Federal de Alemania, así como observadores de las siguientes organizaciones internacionales intergubernamentales y no gubernamentales: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), Comité Marítimo Internacional (CMI), Cámara de Comercio Internacional (CCI), Cámara Internacional de Navegación Marítima, Unión Internacional de Seguros de Transportes, Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril (OCTI), Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT), Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI) y Asociación Internacional de Armadores (INSA) y la Conferencia Marítima Internacional y del Báltico (BIMCO).

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

Presidente:	Sr. Mohsen Chafik (Egipto);
Vicepresidentes:	Sr. Nehemias Gueiros (Brasil);
	Sr. Stanislaw Suchorzewski (Polonia);
Relator:	Sr. R. K. Dixit (India).

7. Se sometieron al Grupo de Trabajo los documentos siguientes:

1) Programa provisional y anotaciones (A/CN.9/WG.III/L.1).
2) Segundo informe del Secretario General sobre responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque (A/CN.9/76/Add.1).
3) Estudio del UNIDROIT sobre el transporte de animales vivos (A/CN.9/WG.III/WP.11).
4) Tercer informe del Secretario General sobre responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque (A/CN.9/WG.III/WP.12, vols. I a III).
5) Carga sobre cubierta: documento de trabajo de la Secretaría (A/CN.9/WG.III/WP.14).
6) Observaciones y sugerencias sobre los temas que se examinarán durante el sexto período de sesiones del Grupo de Trabajo (A/CN.9/WG.III/WP.12/Add.1).
7) Compilación de proyectos de disposiciones aprobados por el Grupo de Trabajo: nota de la Secretaría (A/CN.9/WG.III/WP.13).

8. El Grupo de Trabajo aprobó el programa siguiente:

1. Apertura del período de sesiones
2. Elección de la Mesa
3. Aprobación del programa

---

[2] *Ibid.* (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.72.V.4), primera parte, II, A, párr. 19. En su sexto período de sesiones la Comisión decidió que el Grupo de Trabajo "prosiga su labor de conformidad con el mandato que le fue conferido por la Comisión en la resolución aprobada en su cuarto período de sesiones [de la Comisión]". Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones (2 a 13 de abril de 1973), *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo octavo período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/9017), párr. 61; Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, primera parte, II, A.

[3] *Ibid.*

[4] Informe del Grupo de Trabajo 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, Anexo). El Grupo de Trabajo utilizó como documento de trabajo el primer informe del Secretario General sobre 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).

[5] Informe del Grupo de Trabajo 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; Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 1). El Grupo de Trabajo utilizó como documentos de trabajo el primer informe del Secretario General (véase la nota precedente) y otros 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.9/74, anexo I; Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 2) y "Cláusulas de arbitraje" (A/CN.9/74, anexo II; Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 3).

[6] Informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su quinto período de sesiones, Nueva York, 5 a 16 de febrero de 1973 (A/CN.9/76; Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 5). El Grupo de Trabajo utilizó como documento de trabajo el segundo informe del Secretario General sobre responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque (A/CN.9/76/Add.1; Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 4).

[7] Informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su quinto período de sesiones, Nueva York, 5 a 16 de febrero de 1973 (A/CN.9/76), párrs. 73 a 75.

[8] Los temas mencionados en los apartados *a*) y *b*) fueron los temas de estudio que quedaban por examinar en los enumerados en la resolución aprobada por la CNUDMI, en su cuarto período de sesiones (véase la nota 2 *supra*).

4. Examen de los temas de fondo elegidos por el Grupo de Trabajo en su quinto período de sesiones para tratarlos en el sexto período de sesiones
5. Labor futura
6. Aprobación del informe.

9. El Grupo de Trabajo utilizó el informe del Secretario General titulado "Tercer informe del Secretario General sobre responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque" (llamado en adelante "Tercer informe del Secretario General") (A/CN.9/WG.III/WP.12) como documento de trabajo para los temas examinados en él. En ese informe el Secretario General examinaba los temas siguientes: Parte I: Responsabilidad del porteador marítimo por demora; Parte II: Ambito geográfico de aplicación del Convenio; Parte III: Ambito documentario de aplicación del Convenio; Parte IV: Cláusulas nulas en los conocimientos de embarque[9]. Para el examen de las definiciones del artículo 1, el Grupo de Trabajo utilizó como documento de trabajo la quinta parte del informe del Secretario General titulado "Segundo informe del Secretario General sobre responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque" (llamado en adelante "Segundo informe del Secretario General") (A/CN.9/76/Add.1)*. Además de los referidos informes, el Grupo de Trabajo utilizó un estudio sobre el transporte de animales vivos preparado por el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT) (A/CN.9/WG.III/WP.11)** y un documento de trabajo de la Secretaría relativo a la carga sobre cubierta (A/CN.9/WG.III/WP.14).

I. Responsabilidad del porteador marítimo por demora

A. Introducción

10. La Parte I del Tercer Informe del Secretario General versaba sobre la responsabilidad del porteador marítimo por demora en la entrega de la carga[10]. El Informe señalaba que el Convenio de Bruselas de 1924 no contenía ninguna disposición sobre esta cuestión, que la jurisprudencia al respecto se contradecía, y que en la mayoría de las jurisdicciones ni la jurisprudencia ni la legislación habían resuelto los problemas que se planteaban.

11. El informe ponía de manifiesto (párrafo 5) que con arreglo al Convenio vigente cuando la demora en la entrega producía daños físicos a las mercancías durante el transporte, el problema jurídico que se planteaba no era analíticamente diferente del que suscitaban en general los daños físicos ocasionados a las mercancías cuando el porteador no cumplía la obligación que le imponía el párrafo 2 del artículo 3 de proceder "de manera apropiada y cuidadosa a la carga . . . transporte . . . y descarga de las mercancías transportadas". Por otra parte, se señalaba también que cuando la demora ocasionaba no un daño físico a las mercancías, sino una pérdida económica para el consignatario (por ejemplo, si éste no puede utilizar o revender las mercancías o si se produce una disminución del precio de las mercancías durante la demora), la referida disposición era particularmente vaga[11].

12. En el Informe se examinaban las disposiciones sobre demora de otros convenios de transporte (párrafos 8 a 12). A continuación en el Informe se formulaban cinco proyectos de disposiciones para que los examinara el Grupo de Trabajo: 1) proyecto de disposición A (párrafo 13), que establecería el principio básico de que las normas del Convenio sobre responsabilidad del porteador se aplicarían no sólo a la pérdida o los daños físicos de la carga, sino también a la demora en la entrega; 2) proyecto de disposición B (párrafo 17) en el cual se daba una definición de la demora; 3) el Informe proponía dos variantes para la limitación de la responsabilidad del porteador por demora: la primera variante (proyecto de disposición C, reproducido en el párrafo 26) establecería la misma limitación de responsabilidad que la aprobada por el Grupo de Trabajo respecto de la pérdida o los daños de las mercancías[12]. La segunda variante (proyecto de disposición D, reproducido en el párrafo 28) establecería una limitación especial de la responsabilidad del porteador por pérdida, salvo la pérdida o los daños físicos de las mercancías (o sea las pérdidas económicas); esta limitación especial estaría basada en el monto de los gastos de flete de las mercancías[13]; 4) el problema que plantea una demora prolongada en la llegada de las mercancías, cuando no estaba claro si éstas se habían perdido, fue tratado en una propuesta (proyecto de disposición E, párrafo 37) basada en disposiciones de los Convenios de transporte por carretera (CMR) y por ferrocarril (CIM).

B. Examen por el Grupo de Trabajo

1) *La norma básica sobre la responsabilidad del porteador por demora*

13. En el Grupo de Trabajo hubo acuerdo general en que convenía establecer una disposición que regulara expresamente la responsabilidad del porteador por la pérdida o los daños ocasionados por la demora, y la mayoría

---

* Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 4.

** Reproducido en el presente volumen, segunda parte, III, 3 *infra*.

[9] Las partes I y II del documento arriba citado (A/CN.9/WG.III/WP.12, vols. I a III) aparecieron en el volumen I; la parte III en el volumen II, y la parte IV en el volumen III. El tercer informe del Secretario General, que también se distribuyó como adición al presente informe (A/CN.9/88/Add.1), se reproduce en el presente volumen, segunda parte, III, 2 *infra*.

[10] A/CN.9/88/Add.1, reproducido en el presente volumen, segunda parte, III, 2 *infra*.

[11] En el Informe (nota 12 del párrafo 5) se señalaba que uno de los problemas era el de saber qué tipos de pérdida económica eran suficientemente directos o previsibles para que hubiera una base para reclamar daños y perjuicios. Se señalaba asimismo que esos problemas de la pérdida económica para el comprador podían surgir cuando se perdían las mercancías o éstas quedaban inutilizables como consecuencia de los daños físicos, en cuyo caso no podían atribuirse a la indisponibilidad de las mercancías causada por demora en la entrega. El Informe ponía también de relieve la relación que existe entre este problema general y las normas que limitan la responsabilidad del porteador. Véase la parte J, relativa a la responsabilidad del porteador, de la compilación de proyectos de disposiciones aprobados por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/WG.III/WP.13) (denominada en adelante "Compilación"). La compilación figura como anexo de este informe.

[12] Compilación, parte J. En esta disposición se dejaron en blanco las sumas monetarias.

[13] El Informe señalaba (nota 35) que la revisión de 1970 del Convenio CIM establecía una limitación igual "*al doble* del porte". Para que el Grupo de Trabajo examine esta cuestión por separado, en el proyecto de disposición se incluye entre corchestes ese criterio.

de los representantes apoyaron la solución adoptada en el proyecto de disposición A del Tercer Informe del Secretario General[14]. Un observador se opuso a que se incluyese tal disposición en el Convenio basándose en la amplia responsabilidad que haría recaer sobre los armadores por los daños ocasionados por la demora. Otro observador manifestó que la responsabilidad del porteador se consideraría un nuevo riesgo a efectos de seguro, aunque habría un seguro para cubrirlo.

14. Varios representantes sugirieron que se modificara el proyecto de disposición A tomando como base el artículo 19 del Convenio CMR[15]. Otros representantes propusieron que para cualquier modificación del proyecto de disposición A que figuraba en el Tercer Informe del Secretario General debería tenerse en cuenta el proyecto de Convención TCM[16] y las Reglas uniformes de la CCI para un documento de transporte combinado[17]. Sin embargo, algunos representantes y observadores se manifestaron en contra de la utilización de los convenios de transporte terrestre como modelos para un convenio que regularía el transporte marítimo de mercancías.

15. Varios representantes pusieron de relieve que el Convenio debería aplicarse solamente después de que el porteador se hubiese hecho cargo de las mercancías, puesto que el transporte no comenzaba hasta que el porteador se había hecho cargo efectivamente de ellas. Un representante sugirió que el Convenio dispusiera expresamente que el porteador sería responsable de los gastos extraordinarios en que incurriera el cargador como consecuencia de la demora del porteador en recibir las mercancías.

16. Algunos representantes apoyaron en un principio la sugerencia de un representante de que se declarara al porteador responsable de las "pérdidas económicas resultantes de la demora". Sin embargo, varios representantes y observadores que apoyaron el empleo de la expresión "pérdidas económicas" consideraron que deberían esmerarse los tipos de pérdidas económicas resultantes de la demora de que sería responsable el porteador, y que la determinación de tales perjuicios debería hacerse exclusivamente con arreglo a algún criterio de previsibilidad. Otros representantes dijeron que la determinación de los perjuicios que ocasionara una demora imputable a la culpa del porteador debería dejarse a la legislación nacional; por esta razón se opusieron a que se enumeraran los tipos de pérdidas económicas resarcibles o a que se incluyese una limitación de los perjuicios reclamables basada en una prueba de la previsibilidad de los daños, salvo los daños físicos ocasionados en las mercancías. Algunos representantes se opusieron a que se emplease el término "pérdidas económicas" porque toda pérdida era económica en un cierto sentido y porque en la mayoría de los ordenamientos jurídicos aquel término no tenía un significado aceptado.

[14] A/CN.9/88/Add.1, reproducido en el presente volumen, segunda parte, III, 2 *infra*.

[15] Convenio sobre el contrato de transporte internacional de mercaderías por carretera (1956), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 399, pág. 189.

[16] Proyecto de Convención OCMI/CEPE sobre el Transporte Internacional Combinado de Mercancías (noviembre de 1971), CTC IV/18/Rev.1, TRANS/374/Rev.1, artículo 11.

[17] Cámara de Comercio Internacional, folleto 273, noviembre de 1973, reglas 14 y 15.

2) *Definición de la demora*

17. Hubo acuerdo general en el Grupo de Trabajo en que debería definirse la demora. Algunos representantes apoyaron el proyecto de disposición B[18] que figuraba en el tercer Informe del Secretario General, que estaba basado en una fecha convenida o formal de entrega. Otros representantes se mostraron partidarios de una definición basada en el concepto de la "duración efectiva del transporte", recogido en el artículo 19 del Convenio CNR.

18. Un representante propuso que en el proyecto de disposición B se suprimiera la frase "fecha de entrega expresamente convenida por las partes", con lo cual se eliminaría la opción que se daba a las partes de convenir una determinada fecha de entrega. Dos representantes formularon reservas a la posibilidad de que en caso de mantenerse la referida frase, la fecha de entrega expresamente convenida por las partes no figurara en el conocimiento de embarque o de que esa fecha pudiera estar basada en un pacto verbal entre las partes.

19. Algunos representantes propusieron que la definición de demora incluyese una disposición expresa sobre los casos de cargas parciales, pero otros delegados se opusieron a tal inclusión.

3) *Aplicación de las normas sobre limitación de la responsabilidad por demora*

20. Aproximadamente la mitad de los representantes en el Grupo de Trabajo apoyaron en principio el establecimiento de un sistema único de limitación de la responsabilidad del porteador, independientemente de que los daños consistiesen en la pérdida o los daños físicos de las mercancías o en algún otro tipo de pérdida o daños (por ejemplo, los debidos a una demora sufrida por el propietario de las mercancías), y también independientemente de que la culpa del porteador ocasionadora de los daños hubiese asumido la forma de demora o de alguna otra infracción por el porteador de las obligaciones que le imponía el Convenio. Aunque se sugirieron algunos cambios de redacción, esos representantes apoyaron, por tanto, la solución propuesta en el proyecto de disposición C[19].

21. Una mayoría — aunque pequeña — de los representantes y tres observadores dijeron que preferían un sistema doble de limitación de la responsabilidad, estableciendo una limitación por bulto o peso de la responsabilidad del porteador por la pérdida o los daños físicos de las mercancías y otra basada en los gastos de flete, en el sentido sugerido en el proyecto de disposición[20]. La mayoría de los representantes que apoyaron una limitación especial de la responsabilidad por demora basada en los gastos de flete dijeron que para ellos la limitación por bulto o peso se aplicaría en los casos de pérdida o daños físicos de las mercancías causados por demora, y que la limitación basada en los gastos de flete se aplicaría solamente a los daños por demora en la entrega que no fueran pérdida o daños físicos de las mercancías.

22. Un representante, apoyado por varios otros, propuso el texto siguiente para la limitación especial

[18] A/CN.9/88/Add.1, parte I, párr 17, reproducido en el presente volumen, segunda parte, III, 2 *infra*.

[19] *Ibid.*, párr. 26.

[20] *Ibid.*, párr. 28.

de la responsabilidad por demora: "Cuando se produzca una demora, si el titular de las mercancías prueba que la demora ha causado un perjuicio, el porteador deberá pagar una indemnización por este perjuicio que no podrá exceder [del doble] de los gastos de transporte." El mencionado representante dijo que para esa propuesta había tomado como modelo el artículo 23 del Convenio CMR.

23. Algunos representantes opinaron que el Grupo de Trabajo debería adoptar dos variantes: una basada en el criterio de la limitación única, y la otra en un sistema doble de limitación de la responsabilidad que incluyera una limitación especial para los casos de demora. En relación con esto, se sostuvo que los gobiernos no estaban todavía en condiciones de escoger una de esas dos soluciones puesto que su decisión final podía depender muy bien del monto de responsabilidad efectiva que se estableciera por acuerdo en cuanto a la limitación basada en una suma por bulto o por peso. Un representante dijo que la limitación especial de la responsabilidad por demora también debería tener dos variantes: una basada en los gastos de flete y la otra en una suma por bulto o por peso.

4) *Demora en la entrega: pérdida de las mercancías*

24. Todos los representantes que hablaron sobre esta cuestión hicieron suyo el principio formulado en el párrafo 1 del proyecto de propuesta E[21], del Tercer Informe del Secretario General, conforme al cual después de transcurrida una cierta demora en la entrega, el titular de las mercancías podría considerarlas perdidas y exigir una reclamación al porteador. Sin embargo, se formularon opiniones diferentes sobre la cuestión de si el porteador debería tener derecho a probar que las mercancías no se habían perdido realmente.

25. La mayoría de los representantes declararon que las normas de los párrafos 2 a 4 del proyecto de propuesta E, que regulaban con detalle los derechos del titular de las mercancías y del porteador en caso de que éstas llegaran a recuperarse, eran innecesarias porque la cuestión podía resolverse aplicando las prácticas comerciales. No obstante, algunos representantes formularon el punto de vista de que esas disposiciones eran útiles y que se las debería mantener, porque podía haber casos en que a pesar de la demora el consignatario deseara recibir las mercancías por la especial utilidad que tenían para él. También era necesario proteger los intereses del consignatario cuando el valor de las mercancías recuperadas era muy superior a la responsabilidad máxima del porteador. De otro modo, en este último caso el porteador obtendría una ganancia rápida e inesperada.

C. Informe del Grupo de Redacción

26. El Grupo de Trabajo, tras un debate sobre los distintos métodos que podían adoptarse para abordar la materia, decidió crear un Grupo de Redacción para que preparase textos sobre éste y los otros temas que debían examinarse en el sexto período de sesiones[22]. El informe del Grupo de Redacción acerca de la inclusión de disposiciones sobre responsabilidad del porteador marítimo por demora en la entrega, con algunas enmiendas introducidas por el Grupo de Trabajo en el texto de las disposiciones propuestas[23], es el siguiente:

PARTE I DEL INFORME DEL GRUPO DE REDACCION: INCLUSION DE DISPOSICIONES SOBRE RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR MARITIMO POR DEMORA EN LA ENTREGA

a) El Grupo de Redacción formuló proyectos de textos que reflejaban las opiniones expresadas en los debates del Grupo de Trabajo en cuanto a la inclusión de disposiciones sobre responsabilidad del porteador por demora en la entrega. El Grupo de Redacción decidió que estos proyectos de textos habrían de sustituir necesariamente a algunas disposiciones ya acordadas por el Grupo de Trabajo, según se indica más adelante. El Grupo de Redacción recomendó las disposiciones siguientes:

Normas básicas sobre responsabilidad del porteador

El texto siguiente sustituirá al párrafo 1 de la parte D de la compilación de proyectos de disposiciones aprobada por el Grupo de Trabajo:

"1 *a*) El porteador será responsable de los perjuicios que resulten de la pérdida o el daño de las mercancías o de la demora en la entrega, si el hecho que causó la pérdida, el daño o la demora se produjo cuando las mercancías estaban a su cargo conforme al artículo ( )[24], a menos que el porteador pruebe que él, sus empleados y sus agentes adoptaron todas las medidas razonablemente necesarias para evitar el hecho y sus consecuencias.

"1 *b*) Se considerará que hay demora en la entrega cuando las mercancías no hayan sido entregadas dentro del plazo expresamente acordado por escrito o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, habida cuenta de las circunstancias del caso, cabría razonablemente exigir a un porteador diligente."

---

[21] *Ibid.*, párr. 37.

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

[23] Las enmiendas introducidas por el Grupo de Trabajo son las siguientes: *a*) la definición de demora en la entrega, en vez de un párrafo 4 separado, constituirá el apartado *b*) del párrafo 1 de las normas básicas sobre responsabilidad del porteador (parte D de la compilación); *b*) el apartado *a*) del párrafo 1 de la variante B comenzará con las palabras "La responsabilidad del porteador por los perjuicios que resulten de la . . ." (la expresión inglesa "*loss, damage or expense*" se traducirá al español por "los perjuicios" y al francés por "*préjudice*"), en vez de "La responsabilidad del porteador con arreglo a lo dispuesto en el artículo [ ] por . . ."; *c*) en el apartado *c*) del párrafo 1 de la variante B, sustitúyase en el texto inglés la palabra "*article*", antes de las palabras "*for total loss of the goods*" por "*paragraph*"; *d*) en la versión revisada del párrafo 1 del artículo B de la parte J de la compilación, sustitúyase "regidas por un contrato de transporte" por "regidas por el contrato de transporte"; *e*) en el proyecto de disposición sobre demora en la entrega: pérdida de las mercancías, suprímanse las palabras entre corchetes "salvo que el porteador pruebe lo contrario" después de "podrá considerarlas perdidas".

Durante el examen por el Grupo de Trabajo del presente informe del Grupo de Redacción se agregaron, a petición del Presidente del Grupo de Redacción, las notas *f*) y *g*) a las notas sobre las disposiciones propuestas.

[24] Se hará referencia a la disposición relativa al período de la responsabilidad del porteador, consignada en el apartado ii) de la parte B de la compilación.

Límite de la responsabilidad

El texto siguiente sustituye al párrafo 1 del artículo A, en la parte J de la compilación:

Variante A: Norma única para la limitación de la responsabilidad:

1. La responsabilidad del porteador con arreglo a lo dispuesto en el artículo [ ][25] estará limitada a una suma equivalente a ( ) francos por bulto u otra unidad de carga transportada o a ( ) francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías que hayan sido perdidas o dañadas o hayan sufrido demora, si esta cantidad es mayor.

Variante B: Norma doble sobre la limitación de la responsabilidad:

1 *a*) La responsabilidad del porteador por los perjuicios que resulten de la pérdida o el daño de las mercancías estará limitada a una suma equivalente a ( ) francos por bulto u otra unidad de carga transportada o a ( ) francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

1 *b*) Cuando se produzca una demora en la entrega, si el reclamante prueba haber sufrido perjuicios distintos de aquellos a que se hace referencia en el apartado *a*), la responsabilidad del porteador no excederá

Opción X: del [doble] del flete.

Opción Y[26]: de una suma equivalente a (X-Y) francos por bulto u otra unidad de carga transportada o a (X-Y) francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías que hayan sufrido demora, si esta cantidad es mayor.

1 *c*) En ningún caso la responsabilidad acumulada del porteador por los conceptos enunciados en los apartados *a*) y *b*) excederá del límite que se habría establecido con arreglo al apartado *a*) por la pérdida total de las mercancías respecto de las cuales se incurrió en esa responsabilidad.

El texto siguiente sustituirá al párrafo 1 del artículo B de la parte J de la compilación:

"1. Las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad establecidas en el presente Convenio serán aplicables a toda acción contra el porteador respecto de la pérdida o el daño de las mercancías regidas por el contrato de transporte, así como respecto de la demora en la entrega, se funde la acción en la responsabilidad contractual o en la responsabilidad extracontractual."

Demora en la entrega: pérdida de las mercancías

El titular de una acción por pérdida de las mercancías podrá considerarlas perdidas cuando no hayan sido entregadas según requiere el artículo ( )[27] dentro de los [60] días siguientes a la expiración del plazo de entrega dispuesto en el párrafo ( ) del artículo ( )[28].

Notas sobre las disposiciones propuestas

Se señala a la atención del Grupo de Trabajo lo siguiente:

b) La mayoría de los representantes partidarios de la doble norma sobre limitación de la responsabilidad apoyó la variante B y la opción X, aunque también hubo algunas intervenciones a favor de la opción Y.

c) Respecto de la disposición sobre el límite de la responsabilidad, las opiniones de los miembros del Grupo de Redacción se dividieron acerca del apartado *c*) del párrafo 1, en el que se prescribe el efecto no acumulativo de los dos límites distintos incorporados a la norma doble.

d) Algunos representantes se mostraron partidarios de incluir una norma especial sobre previsibilidad aplicable a los casos de demora en la entrega. Se propuso la redacción siguiente:

> "Sin embargo, el porteador no estará obligado a pagar indemnización por los perjuicios resultantes de la demora en la entrega y distintos de la pérdida o el daño de las mercancías cuando no queda razonablemente pensar que, en el momento de celebrar el contrato de transporte, podía haber previsto tales perjuicios como probable consecuencia de la demora."

e) Un representante expresó ciertas reservas en cuanto a identificar la demora sólo con la "demora en la entrega".

f) La expresión inglesa "*loss, damage or expense*" debe traducirse al español por "los perjuicios" y al francés por "*préjudice*"[29].

g) La aprobación de los proyectos de textos reproducidos más arriba quizás requiera que el Grupo de Trabajo examine en fecha ulterior los textos de algunas disposiciones aprobadas anteriormente a fin de velar por la uniformidad de la terminología en la Convención revisada.

D. Examen del informe del Grupo de Redacción

27. El Grupo de Trabajo examinó el informe del Grupo de Redacción[30]. El Grupo de Trabajo aprobó el informe del Grupo de Redacción, incluidas las disposiciones propuestas.

28. Se formularon las siguientes observaciones y reservas con respecto al proyecto de disposición sobre demora en la entrega: pérdida de las mercancías:

[25] Se hará referencia a las normas básicas revisadas sobre responsabilidad del porteador, *supra*, que abarcan la responsabilidad por demora.

[26] Se supone que la cantidad (X-Y) representará límites de responsabilidad más bajos que los establecidos en el apartado *a*) del párrafo 1.

[27] Se hará referencia a la disposición relativa al período de la responsabilidad del porteador, contenida en el apartado ii) de la parte B de la compilación.

[28] Se hará referencia a la definición de la demora aprobada por el Grupo de Redacción como apartado *b*) del párrafo 1 de las normas básicas que regulan la responsabilidad del porteador.

[29] Algunos representantes dijeron que al adoptar la expresión "los perjuicios que resulten de la pérdida o el daño de las mercancías" en el contexto del apartado *a*) del párrafo 1 del artículo D de la compilación, el Grupo de Trabajo amplió explícitamente el ámbito de aplicación del Convenio a daños que no fueran la pérdida del valor comercial de las mercancías. El grado de la responsabilidad por esos otros daños será determinado de acuerdo con los principios relativos a la causalidad vigentes en cada Estado contratante.

[30] Véase la nota 23 *supra*.

a) Algunos representantes se manifestaron partidarios de conservar las palabras "salvo que el porteador pruebe lo contrario", que figuraban entre corchetes después de "podrá considerarlas perdidas", a fin de que el porteador pueda probar que en realidad las mercancías no se han perdido sino sólo retrasado e impugnar así la presunción de su pérdida.

b) Algunos representantes preconizaron la aprobación de disposiciones expresas relativas a la recuperación ulterior de las mercancías que el titular de una acción por pérdida de las mercancías hubiera considerado perdidas en virtud de la actual disposición básica sobre demora en la entrega: pérdida de las mercancías. Estos representantes propusieron que se completara la disposición básica propuesta por el Grupo de Redacción mediante la adición de tres nuevos párrafos, basados en el Convenio CIM[31], el Convenio CMR[32] o el proyecto de propuesta E de la parte I del Tercer Informe del Secretario General[33]. Un representante se reservó su posición con respecto a la adición de estas disposiciones suplementarias.

II. Ambito documentario del Convenio

A. Introducción

29. El Grupo de Trabajo examinó por separado dos aspectos del ámbito de aplicación del Convenio: 1) el ámbito "documentario" del Convenio, es decir, los efectos del uso o la ausencia de ciertos documentos que dan fe del contrato de transporte; y 2) el ámbito "geográfico", es decir, los efectos que según el puerto de origen y el de destino se producen en el transporte marítimo de mercancías.

30. La cuestión del ámbito "documentario" fue examinada en la parte III del Tercer Informe del Secretario General[34]. Las responsabilidades y obligaciones establecidas por el Convenio de Bruselas de 1924 producen efectos cuando se celebra un "contrato de transporte" según la definición que de éste se da en el apartado *b*) del artículo 1 del Convenio. Esta disposición dice así:

> "*b*) "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."

31. En el Informe se ponía de manifiesto los problemas que habían planteado, sobre todo con las prácticas modernas del transporte marítimo, las palabras siguientes incluidas en el apartado *b*) del artículo 1 del Convenio: "formalizado en un *conocimiento* o en cualquier *documento* similar *que sirva como título*".

32. En el documento se señalaba que cuando se redactó el Convenio a comienzos del decenio de 1920 los términos "conocimiento" y "documento de título" designaban claramente los contratos de transporte que solían celebrarse en ese período. Cuando se cargaban las mercancías, el porteador expedía un documento llamado "conocimiento". Este "conocimiento" era claramente un "documento de título", porque, entre otras cosas, el porteador sólo estaba obligado a entregar las mercancías contra la presentación del documento, característica que daba al tenedor de éste el control sobre las mercancías[35].

33. En el Informe se indicaba que en muchas regiones los documentos denominados "conocimientos" se ajustaban claramente a esos criterios, mientras que en otras se utilizaban dos tipos diferentes de "conocimientos". Uno de ellos estipulaba la entrega de las mercancías a "la orden de" un destinatario; este conocimiento "a la orden" o "negociable" era claramente un "documento de título" y estaba comprendido en la definición del apartado *b*) del artículo 1 reproducido más arriba. Un segundo tipo de conocimiento, llamado "no negociable" (o "*straight*"), permitía entregar las mercancías al destinatario designado sin que hubiera que presentar el documento. En el Informe se decía que en algunas jurisdicciones este documento, cuando recibía el nombre de "conocimiento" y reunía el derecho interno algunas de las características (pero no todas) de un "documento de título", hacía que el transporte quedara comprendido en el ámbito documentario del Convenio; en cambio, en muchas otras jurisdicciones la aplicabilidad del Convenio al transporte de mercancías efectuado al amparo de tales documentos era discutible[36].

34. En el Informe se decía también que las prácticas mercantiles y de transporte marítimo que se habían ido formando desde la preparación del Convenio habían llevado a utilizar documentos que hacían posible una mayor flexibilidad y eficacia. Las formalidades para el transporte se podían instrumentar con documentos a los que se daba nombres diversos, tales como "carta de porte" o "recibo de embarque", y a veces estas formalidades se podían registrar y reproducir con computadoras y por otros procedimientos electrónicos. De aquí que hubiese fuertes dudas de que el transporte instrumentado con tales documentos estuviera comprendido en la definición del apartado *b*) del artículo 1 del Convenio[37].

35. En el Informe se planteaba la cuestión de si con el uso de esos nuevos tipos de documento de

---

[31] A/CN.9/88/Add.1, parte I, párr. 36, reproducido en el presente volumen, segunda parte, III, 2 *infra*.

[32] *Ibid.*, párr. 35.

[33] *Ibid.*, párr. 37.

[34] La cuestión del ámbito "geográfico" está tratada en la parte III del presente informe y en la parte II del documento A/CN.9/88/Add.1. reproducido en el presente volumen, segunda parte, III, 2 *infra*.

[35] Este control sobre las mercancías facilita las formalidades para entregarlas a cambio del pago del precio, a menudo recurriendo a intermediarios bancarios, en cuyo caso el documento se entrega contra la presentación de una carta de crédito. Además, las legislaciones nacionales suelen otorgar al comprador de tal "conocimiento" una fuerte protección jurídica contra las reclamaciones de anteriores tenedores del documento y (en muchas jurisdicciones) de las mercancías. Esta protección estaba asociada corrientemente con el concepto de que el documento era "negociable" y "representaba" a las mercancías.

[36] A/CN.9/88/Add.1, parte III, párrs. 8 y 9, reproducido en el presente volumen, segunda parte, III, 2 *infra*.

[37] En el Informe se examinaban también los efectos de la omisión del porteador en expedir un documento en circunstancias en que sería normal o previsible expedirlo (*ibid.*, párrs. 14 a 18).

transporte[38] debiera reducirse o ampliarse el campo de protección que el Convenio daba al cargador. Además se remitía a las disposiciones de otros convenios de transporte que regulaban esta cuestión[39]. A la vista de estas consideraciones, en el Informe se formulaba un proyecto de propuesta conforme al cual "el contrato de transporte" se aplicaría a "todos los contratos del transporte marítimo de mercancías". Se señalaba que con este enfoque ni el nombre del documento acreditativo del contrato de transporte ni la inexistencia de tal documento afectarían a la aplicabilidad del Convenio[40].

36. El Informe señalaba que si se adoptaba una norma básica tan amplia sobre la aplicabilidad del Convenio, deberían estudiarse también ciertas excepciones. A tal fin se proponía un proyecto de disposición que mantenía la excepción actual en favor de los contratos de fletamento. También se destacaba la posibilidad de establecer otras excepciones en favor de determinados tipos de transporte cuando no procediera aplicarles el Convenio[41].

B. Examen por el Grupo de Trabajo

1) *Norma general sobre el ámbito de aplicación*

37. El Grupo de Trabajo convino en general en que debiera ampliarse el ámbito de aplicación del Convenio para poder extender la aplicabilidad de sus normas obligatorias. La mayoría de los representantes opinaron que en el Convenio debiera establecerse como norma general que éste sería aplicable a todos los contratos del transporte marítimo de mercancías en el ámbito geográfico sujeto a las normas[42].

38. Algunos representantes se mostraron partidarios de extender el ámbito de aplicación del Convenio a más casos que el contrato de transporte de modo que el Convenio abarcase todos los tipos de transporte marítimo, todas las formas de obligación (contrato, responsabilidad extracontractual, depósito), todos los documentos y los casos en que las formalidades de embarque se hacían con computadoras. En cambio, otros representantes opinaron que el Convenio debería aplicarse únicamente a los contratos de transporte instrumentados por un documento y que el documento básico debería ser el "conocimiento de embarque", puesto que las partes en los contratos de transporte marítimo estaban familiarizadas con este tipo de documentos.

39. Algunos representantes que apoyaron la aplicación del Convenio a todos los contratos de transporte dijeron que todo cargador debería seguir teniendo derecho a exigir un conocimiento de embarque y que el Convenio debería incluir normas uniformes que regulasen el contenido de los conocimientos. Además se dijo que sería conveniente incluir normas que especificasen el tipo de datos que deberían figurar en otros documentos que instrumentasen el transporte tales como cartas de porte y órdenes de entrega.

2) *Excepciones a la aplicación del Convenio*

40. Se sugirió que el artículo sobre el ámbito de aplicación del Convenio debiera incluir una exposición conforme a la cual en los casos en que no se expidiera un conocimiento de embarque o un documento similar que sirva como título, las partes en el contrato de transporte podrían convenir, mediante una declaración hecha en el documento que acredite el contrato y firmada por el cargador, que el contrato no estará sujeto a las normas del Convenio. Esos representantes señalaron que en ese caso el contrato entre las partes no sería un contrato de adhesión puesto que el cargador habría aceptado expresamente que no se aplicaría el Convenio.

41. La mayoría de los representantes se opusieron a que se incluyese una disposición que permitiese al cargador renunciar a la protección del Convenio incluso en los casos en que el documento que acreditaba el contrato de transporte no fuera un conocimiento de embarque. Se dijo que era muy posible que los porteadores elaboraran modelos uniformes de documentos que excluyeran la aplicación del Convenio y cuya firma por los cargadores se consideraría práctica normal. Tales documentos serían en ese caso tipos nuevos de contratos de adhesión.

42. Sin embargo, aunque coincidiendo con la mayoría, algunos representantes opinaron que en circunstancias especiales debería autorizarse a las partes en contratos de transporte a convenir expresamente que no se aplicará el Convenio.

43. El Grupo de Trabajo apoyó en general la exclusión de los contratos de fletamento del ámbito de aplicación del Convenio. A este respecto un representante señaló que según la legislación de su país los contratos de fletamento no se consideraban contratos de transporte y que por tanto no era necesario excluirlos explícitamente. Otros representantes no compartieron este punto de vista.

44. Se acordó que el Convenio no se aplicaría al contrato de fletamento entre el fletador y el armador, pero sí a la relación contractual entre el porteador y un propietario de la carga que no fuera el fletador.

45. Muchos representantes se opusieron a que se incluyese una definición de "contrato de fletamento" en el Convenio. Se señaló que sería difícil encontrar una definición de los contratos de fletamento que evitase dificultades graves de interpretación. En relación con esto un representante puso de relieve que la distinción entre contratos de fletamento y contratos de transporte había dado origen a muy pocos litigios. Algunos representantes que apoyaron la inclusión de una definición de los contratos de fletamento lo hicieron basándose en que sería conveniente distinguir claramente esos

---

[38] Se pone de manifiesto que la protección concedida al cargador en caso de pérdida o daños de las mercancías, o de demora en la entrega, era un problema diferente del que planteaban las normas que definían los derechos entre los sucesivos tenedores de conocimientos y otros documentos que acreditan el transporte.

[39] *Ibid.*, párrs. 25 a 27, reproducidos en el presente volumen, segunda parte, III, 2 *infra*, en los que se remite a disposiciones de los Convenios de transporte por ferrocarril (CIM), por carretera (CMR) y aéreo (Varsovia).

[40] En el Informe se ponía de manifiesto que otras disposiciones del Convenio relativas a la obligación del porteador de expedir documentos que contuviesen ciertas menciones y a los derechos de terceros al amparo de los documentos planteaban problemas que no tenían nada que ver con la norma básica que establecía la aplicabilidad del Convenio (*ibid.*, párr. 38).

[41] *Ibid.*, párrs. 23 y 24, 31, 36 y 37.

[42] Respecto de los proyectos de artículos aprobados por el Grupo de Trabajo sobre el ámbito geográfico del Convenio, véase el párrafo 65 *infra*.

contratos de los contratos de transporte de mercancías regulados por el Convenio.

46. También se discutió la exclusión de los contratos de cantidades de la aplicación de las normas del Convenio. Algunos representantes apoyaron esa exclusión.

47. El Grupo de Trabajo decidió suprimir el artículo 6 del Convenio de Bruselas de 1924. Se consideró en general que el artículo 6 era vago y que la práctica había demostrado que las partes en contratos de transporte no habían utilizado las disposiciones de ese artículo.

C. Informe del Grupo de Redacción

48. Tras un examen por el Grupo de Trabajo, este asunto fue remitido al Grupo de Redacción. Este adoptó unos proyectos de disposiciones sobre el ámbito documentario del Convenio en sustitución del párrafo *b*) del artículo 1 y del párrafo 2 (primera frase) del artículo 5 del Convenio de Bruselas de 1924 e hizo otras recomendaciones y observaciones que fueron incluidas en su informe al Grupo de Trabajo. Este informe, incluidos los proyectos de disposiciones con pequeñas modificaciones introducidas por el Grupo de Trabajo[43], dice así:

PARTE II DEL INFORME DEL GRUPO DE REDACCION: AMBITO DOCUMENTARIO DEL CONVENIO

El Grupo de Trabajo pidió al Grupo de Redacción que redactara proyectos de disposiciones sobre el ámbito de aplicación del Convenio, teniendo en cuenta los puntos de vista expresados por los representantes acerca de los distintos aspectos de la cuestión.

a) El Grupo de Redacción recomienda los siguientes proyectos de disposiciones:

1. Las disposiciones del presente Convenio serán aplicables a todos contratos de transporte marítimo de mercancías.

[2. Cuando no se expida un conocimiento de embarque o un documento similar que sirva como título, las partes podrán estipular expresamente que no se aplicará el Convenio, a condición de que extienda un documento estableciendo la estipulación y de que en ese documento se inserte una declaración de esta estipulación firmada por el cargador.]

3. Las disposiciones del presente Convenio no serán aplicables a los contratos de fletamento. Sin embargo, cuando se extienda un conocimiento de embarque en virtud o en cumplimiento de un contrato de fletamento, las disposiciones del Convenio se aplicarán a ese conocimiento de embarque cuando éste regule la relación entre el porteador y el titular del conocimiento.

[4. A los efectos del presente artículo, los contratos de transporte de una cierta cantidad de mercancías durante un determinado período de tiempo se considerarán contratos de fletamento.]

b) El Grupo de Redacción recomienda también que:

i) El Convenio no contenga ninguna definición de los términos "*charter party*", "*contrat d'affrètement*" y "contrato de fletamento";

ii) Se adopte una definición provisional del conocimiento de embarque a los efectos de las deliberaciones del Grupo de Trabajo. La definición dice así:

"Por conocimiento de embarque se entiende un conocimiento de embarque o cualquier otro documento similar que sirva como título."

iii) El Grupo de Redacción recomendó que se suprimiera el artículo 6 del Convenio de Bruselas de 1924.

Nota sobre los proyectos de disposiciones propuestos

c) Se señala a la atención del Grupo de Trabajo lo siguiente:

Párrafo 1 de los proyectos de disposiciones

1. Un representante opinó que el ámbito de aplicación debería referirse al "transporte de mercancías" y no a los "contratos de transporte". Este representante sugirió que el párrafo 1 dijera así:

"Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán al transporte de mercancías entre puertos de dos Estados diferentes."

2. Un miembro del Grupo de Redacción sugirió que se agregase la siguiente frase al párrafo 1: ", *estén acreditados por un conocimiento de embarque o por cualquier otro documento en que se formalice este transporte*", a fin de adelantarse a las prácticas modernas o futuras que impliquen el uso de formas nuevas y diversas de documentación del contrato de transporte, y al mismo tiempo para indicar claramente que sigue siendo necesario algún documento que acredite dichos contratos. Otro representante apoyó este punto de vista.

Párrafo 2 de los proyectos de disposiciones

1. Hubo división de opiniones en el Grupo de Redacción sobre si debiera incluirse este párrafo, y se acordó incluirlo entre corchetes en el informe del Grupo de Redacción.

2. Dos representantes, aunque se mostraron partidarios del principio enunciado en este párrafo, opi-

[43] Las modificaciones introducidas en los proyectos de disposiciones por el Grupo de Trabajo son las siguientes: *a*) en el párrafo 2 se sustituyeron la palabra "convenir" por la palabra "estipular" y la palabra "contrato" por la palabra "estipulación"; *b*) en el párrafo 3 se sustituyeron las palabras "las cláusulas que ésta contenga" por las palabras "las disposiciones del Convenio"; *c*) en el párrafo 4 se sustituyó la expresión "transporte de una cantidad de mercancías" por la expresión "transporte de una cierta cantidad de mercancías".

El Grupo de Trabajo suprimió la recomendación del Grupo de Redacción (formulada en el apartado ii) de la parte *b*) del informe del Grupo de Redacción) de que el término "*charter party*" se tradujera al francés por "*contrat d'affrètement constaté par une charte partie*"; sin embargo, el Grupo de Redacción añadió el siguiente apartado a las notas sobre los proyectos de disposiciones propuesto: "Párrafo 3 de los proyectos de disposiciones — El representante de Francia hizo notar que el término "*charter party*" se traducía al francés por "*contrat d'affrètement*". Los representantes de la Argentina y Chile hicieron notar también que el término "*charter party*" se traducía al español por "contrato de fletamento". El Grupo de Trabajo decidió aceptar esas sugerencias.

A petición del Presidente del Grupo de Redacción se añadió la siguiente recomendación como apartado iii) de la parte *b*) del informe del Grupo de Redacción: "El Grupo de Redacción recomendó que se suprimiera el artículo 6 del Convenio de Bruselas de 1924."

naron que la excepción a la aplicabilidad del Convenio que en él se establecía debería admitirse solamente en circunstancias especiales.

Párrafo 3 de los proyectos de disposiciones

El representante de Francia hizo notar que el término "*charter party*" se traducía al francés por "*contrat d'affrètement*". Los representantes de la Argentina y Chile hicieron notar también que el término "*charter party*" se traducía al español por "contrato de fletamento"[44].

Párrafo 4 de los proyectos de disposiciones

A petición de cuatro representantes que se opusieron a esta disposición se acordó colocar el párrafo entre corchetes.

D. Examen del informe del Grupo de Redacción

49. Con pequeñas modificaciones[45] el Grupo de Trabajo aprobó el informe que arriba figura del Grupo de Redacción, incluidos los proyectos de disposiciones.

III. Ambito geográfico de aplicación del Convenio

A. Introducción

50. El artículo 10 del Convenio de Bruselas de 1924 dispone:

"Las disposiciones del presente Convenio se aplican a todo conocimiento formalizado en uno de los Estados contratantes."

51. En la parte II del tercer informe del Secretario General se indicaba (en los párrafos 4 y 5) que esta disposición había suscitado críticas, entre otras razones, porque: 1) si se leyera literalmente, el Convenio podría aplicarse cuando el transporte careciera de un elemento internacional, es decir, en un transporte de cabotaje dentro del mismo Estado con participación de un buque y de nacionales de dicho Estado; 2) la adopción del lugar en que se *formaliza* el conocimiento de embarque como el criterio exclusivo de aplicabilidad no guarda una relación adecuada con la ejecución del contrato de transporte.

52. Las dificultades que planteaba el artículo 10 del Convenio de Bruseles de 1924 llevaron a la revisión de dicho artículo por el artículo 5 del Protocolo de Bruselas de 1968, que dice así:

"Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todo conocimiento relativo al transporte de mercancías entre puertos de dos Estados diferentes cuando:

"*a*) El conocimiento sea formalizado en un Estado contratante, o

"*b*) El transporte tenga lugar desde un puerto de un Estado contratante, o

"*c*) El conocimiento estipule que el contrato se regirá por las disposiciones del presente Convenio o de cualquier otra legislación que las aplique o les dé efecto, sea cual fuere la nacionalidad del buque, del porteador, del cargador, del consignatario o de cualquier otro interesado.

"Cada Estado contratante aplicará las disposiciones del presente Convenio a los mencionados conocimientos.

"Este artículo no impedirá que un Estado contratante aplique las disposiciones del presente Convenio a los conocimientos no comprendidos en los párrafos precedentes."

53. En el referido informe se señalaba que la disposición que acaba de citarse se había basado en los proyectos de artículo elaborados en dos conferencias del Comité Marítimo Internacional (CMI) — la XXIV Conferencia, celebrada en Rijeka, y la XXVI Conferencia, celebrada en Estocolmo. El proyecto Rijeka/Estocolmo difería de la citada disposición del Protocolo de Bruselas en un aspecto importante: con arreglo a dicho proyecto, el Convenio se aplicaría también cuando "el puerto de *descarga* ... esté situado en un Estado contratante"[46].

54. La propuesta contenida en el proyecto Rijeka/Estocolmo se examinó en la Conferencia Diplomática que redactó el Protocolo de Bruselas de 1968. En el Informe se resumían los principales puntos desarrollados en el curso de los debates[47] y se ponían de relieve ciertas consideraciones prácticas que afectaban al interés del consignatario en la aplicabilidad del Convenio. Entre ellas se contaba el hecho de que la existencia de un daño sufrido por las mercancías y el alcance de ese daño sólo pueden determinarse normalmente cuando se desembarcan las mercancías en el puerto de descarga; por ello, las reclamaciones y los litigios acerca del contrato de transporte se relacionan a menudo más estrechamente con el puerto de descarga que con el puerto de carga[48].

55. Teniendo en cuenta estas consideraciones, en el informe se presentaban al examen del Grupo de Trabajo diversas variantes de proyectos de propuesta. El proyecto de propuesta A seguía la pauta del Protocolo de Bruselas de 1968[49]. El proyecto de propuesta B se basada también en el Protocolo de Bruselas, pero incluía una disposición en virtud de la cual el Convenio sería también aplicable cuando el puerto de descarga estuviera situado en un Estado contratante.

B. Examen por el Grupo de Trabajo

56. En general se reconoció que el artículo 10 del Convenio de Bruselas de 1924 no era satisfactorio porque era ambiguo y no estipulaba un ámbito geográfico de aplicación suficientemente amplio.

57. Se convino también en general en que el artículo 5 del Protocolo de Bruselas de 1968 (en que se

[44] El Grupo de Trabajo decidió aceptar estas sugerencias.

[45] Véase la nota[43] *supra*.

[46] En el informe se señalaba (A/CN.9/88/Add.1, parte II, párr. 24, reproducido en el presente volumen, segunda parte, III, 2 *infra*), que el párrafo final del artículo 5 revisado del Protocolo de 1968 era el resultado de una transacción ante la propuesta de que se añadiera el puerto de descarga como criterio de aplicabilidad.

[47] *Ibid.*, párrs. 31 y 32.

[48] *Ibid.*, párrs. 33 y 34.

[49] *Ibid.*, párr. 21. El artículo 5 del Protocolo de Bruselas se citó en el párrafo 52 *supra*. En el proyecto de propuesta A se sugerían ciertos cambios de redacción para tomar en consideración los términos y el enfoque reflejados en decisiones anteriores del Grupo de Trabajo.

basaba el proyecto de propuesta A) constituía una mejora respecto del artículo 10 del Convenio de 1924. Sin embargo, la mayoría de los representantes consideraban que ni el artículo 5 del Protocolo ni el proyecto de propuesta A eran plenamente satisfactorios. Esos representantes preferían el proyecto de propuesta B, que, además de las estipulaciones del proyecto de propuesta A, preveía la aplicación del Convenio cuando el puerto de descarga estuviera situado en un Estado contratante.

58. Los representantes que se mostraron partidarios del proyecto de propuesta B hicieron hincapié en la necesidad de proteger al consignatario que a menudo era quien reclamaba en caso de pérdida de las mercancías o daños sufridos por las mismas; en consecuencia, el Estado en el que estaba situado el puerto de descarga tenía un interés concreto en la cuestión y el Convenio debería aplicarse, si ese Estado fuera parte en el Convenio, incluso si el puerto de carga estuviera situado en un Estado no contratante. También se señaló que el Grupo de Trabajo ya había adoptado disposiciones sobre elección de foro y cláusulas de arbitraje que ofrecían al demandante la posibilidad de iniciar una acción en el Estado contratante en el que estuviera situado el puerto de descarga; para garantizar la aplicación de esas disposiciones el Convenio debería estar en vigor en el puerto de descarga. En apoyo del proyecto de propuesta B se señaló también que uno de los objetivos principales del Convenio era conseguir la armonización y unificación del derecho marítimo y que la mejor manera de cumplir este objetivo era que su ámbito de aplicación fuera lo más amplio posible.

59. Un representante señaló que varios Estados partes en el Convenio de 1924 habían restringido el ámbito del Convenio en la legislación que habían promulgado para darle aplicación; en la legislación de uno de esos Estados se estipulaba que las disposiciones del Convenio se aplicarían únicamente cuando se hubiera expedido el conocimiento de embarque en ese Estado y no cuando dicho conocimiento se hubiera formalizado en *cualquier* Estado contratante, tal como lo disponía el artículo 10 del Convenio. Se refirió al párrafo 3 del proyecto de propuesta A, que disponía: "3. Todo Estado contratante aplicará las disposiciones del presente Convenio al contrato de transporte." Ese representante, con el apoyo de otros representantes, se mostró partidario de la inclusión del párrafo 3 en el proyecto de propuesta B. En apoyo de esa tesis se señaló también que, con arreglo a las constituciones de algunos Estados, la ratificación de un Convenio no hacía que las disposiciones de dicho Convenio surtieran efecto en derecho privado, sino que este efecto resultaba sólo de la promulgación de una ley nacional.

60. Algunos representantes, si bien eran partidarios del enfoque seguido en el proyecto de propuesta B, indicaron que el lugar de expedición del conocimiento de embarque u otros documentos que acreditaran la celebración del contrato de transporte no debería ser un criterio independiente para la aplicación del Convenio, porque esto daría lugar a que el ámbito de aplicación fuera innecesariamente amplio. No obstante, algunos otros representantes eran partidarios de una disposición de ese tipo, pero sugirieron que no se hiciera referencia al conocimiento de embarque, sino al documento que acreditara la celebración del contrato de transporte, puesto que, con arreglo a los proyectos de artículo ya adoptados por el Grupo de Trabajo, la aplicación del Convenio había dejado de depender de la existencia de un conocimiento de embarque o título representativo similar.

61. Algunos representantes indicaron que la expresión "puerto de descarga" era ambigua porque no quedaba claro si se refería al puerto de descarga *convenido* o al puerto de descarga *efectivo* distinto del convenido, o posiblemente a ambos. En ese contexto, un representante estimó que sería conveniente estipular que un puerto de descarga optativo se consideraría como factor para determinar la aplicabilidad del Convenio. El mismo representante indicó que, de conformidad con la intención del proyecto de propuesta B de ampliar el ámbito de aplicación, podría considerarse la posibilidad de hacer que el Convenio fuera aplicable independientemente del lugar donde estuvieran situados el puerto de carga o el puerto de descarga.

62. Dos representantes que apoyaban el proyecto de propuesta A destacaron que el proyecto de propuesta B era inaceptable y afirmaron que tendrían que reservar su posición en caso de que el Grupo de Trabajo adoptara una disposición que incluyera un puerto de descarga situado en un Estado contratante como criterio para la aplicación del Convenio. Esos representantes se refirieron, en apoyo de su posición, a las razones mencionadas en el párrafo 31 del informe del Secretario General. También hicieron hincapié en otras consideraciones adicionales. Así, se indicó que, con arreglo al artículo 5 del proyecto de propuesta A, los Estados podrían aplicar las reglas del Convenio a casos no previstos expresamente en ese artículo. Se señaló que el enfoque adoptado en el proyecto de propuesta A había sido el resultado de una difícil transacción lograda en 1967/1968. Asimismo se dijo que el proyecto de propuesta B aumentaría las dificultades para resolver conflictos de leyes, especialmente con respecto a países que fueran partes en el Convenio de 1924 pero no lo fueran en el nuevo Convenio durante un período de transición.

63. Además, uno de los representantes partidarios del proyecto de propuesta A afirmó que si el Grupo de Trabajo adoptara una fórmula como la que figuraba en el proyecto de propuesta B sería indispensable añadir una disposición del tipo de la contenida en el Protocolo de La Haya de 1955 al Convenio de Varsovia, con el objeto de que el Convenio fuera aplicable al transporte de mercancías entre puertos de dos Estados distintos siempre que tanto el puerto de carga como el puerto de descarga estuvieran situados en Estados contratantes.

64. Un representante, aunque reconocía el interés del proyecto de propuesta B, señaló que el resultado práctico de esa propuesta no sería muy diferente del que se obtendría con el proyecto de propuesta A. El Grupo de Trabajo debería considerar si era conveniente incluir una disposición sobre el ámbito de aplicación que podría dar lugar a que algunos Estados no se adhirieran al Convenio. En ese caso el intento de establecer un amplio ámbito de aplicación no lograría sus objetivos; por el contrario, una disposición más limitada sobre el ámbito geográfico de aplicación no sería significativa si el Convenio obtuviera la adhesión general.

C. Informe del Grupo de Redacción

65. Tras su examen por el Grupo de Trabajo, este asunto fue remitido al Grupo de Redacción. El informe del Grupo de Redacción, con algunas modificaciones introducidas por el Grupo de Trabajo, dice así[50]:

PARTE III DEL INFORME DEL GRUPO DE REDACCION: AMBITO GEOGRAFICO DE APLICACION DEL CONVENIO

a) El Grupo de Redacción examinó la revisión de la disposición relativa al ámbito geográfico de aplicación, basada en los puntos de vista formulados por los miembros del Grupo de Trabajo. El Grupo de Redacción recomienda la disposición siguiente:

1. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo [ ][51], a todo contrato de transporte marítimo de mercancías entre puertos situados en dos Estados, siempre que:

a) El puerto de carga previsto en el contrato de transporte esté situado en un Estado contratante; o

b) El puerto de descarga previsto en el contrato de transporte esté situado en un Estado contratante; o

c) Uno de los puertos facultativos de descarga previstos en el contrato de transporte sea el puerto efectivo de descarga y dicho puerto esté situado en un Estado contratante; o

d) El conocimiento de embarque u otro documento que acredite el contrato de transporte esté expedido en un Estado contratante; o

e) El conocimiento de embarque u otro documento que acredite el contrato de transporte estipule que el contrato se regirá por las disposiciones del presente Convenio o por la legislación de cualquier Estado que dé efecto a esas disposiciones.

2. Las disposiciones del párrafo 1 se aplicarán independientemente de la nacionalidad que tengan el buque, el porteador, el cargador, el consignatario o cualquier otra persona interesada.

[3. Cada Estado contratante aplicará las disposiciones del presente Convenio a los contratos de transporte mencionados más arriba.]

4. Lo dispuesto en este artículo no impedirá que un Estado contratante aplique las normas del presente Convenio al transporte interno.

Notas sobre el proyecto de disposición propuesto

b) Algunos representantes sugirieron que en los apartados *a*), *b*) y *c*) del párrafo 1 se utilizaran los términos "puerto de salida" y "puerto de destino" en vez de los términos "puerto de carga" y "puerto de descarga", respectivamente. El Grupo de Redacción señaló que los términos "puerto de carga" y "puerto de descarga" se habían utilizado en otros proyectos de textos aprobados por el Grupo de Trabajo, y recomendó que se mantuvieran ambos términos sin perjuicio de la decisión que pudiera tomarse más adelante sobre la terminología que se emplearía en el Convenio.

c) Oponiéndose a los textos propuestos para los apartados *b*) y *c*) del párrafo 1, dos representantes se mostraron partidarios de que se incluyese una disposición basada en el artículo 5 del Protocolo de Bruselas. Estimaron que, como cuestión de política, era incorrecto que las partes en un convenio pretendieran controlar las condiciones en que se expedían las mercancías a sus países sin tener en cuenta el derecho aplicable en el puerto de carga. Además se expresó el temor de que la adopción del proyecto de disposición propuesto creara un conflicto con las actuales Reglas de La Haya durante el período de transición.

d) Al comentar el apartado *b*) del párrafo 1, un representante puso de manifiesto que hacía innecesario incluir (apartado *c*) del párrafo 1) una disposición que se refiriera expresamente a los puertos facultativos de descarga.

e) Con respecto a los apartados *a*) a *c*) del párrafo 1, un representante opinó que debieran agregarse como criterios suplementarios para la aplicación del Convenio los puertos efectivos de carga y de descarga, ya que cabía la posibilidad de que uno de estos puertos no hubiera sido mencionado en el contrato de transporte.

f) Algunos representantes, refiriéndose al concepto de "contratos de transporte de mercancías" utilizado en el párrafo 1 del proyecto de artículo sobre el ámbito documentario del Convenio, opinaron que el apartado *d*) del párrafo 1 no era necesario en vista de la adopción de los apartados *a*) a *c*) y *e*), aunque estaban dispuestos a aceptarlo para satisfacer los deseos de otros representantes. Un representante sugirió que el texto del apartado *d*) del párrafo 1 debiera decir así: "el contrato de transporte se celebre en un Estado contratante". Según él era necesario adoptar ese texto a fin de tener en cuenta el párrafo 1 del proyecto de artículo ya aprobado sobre el ámbito documentario de aplicación del Convenio, así como el hecho de que el párrafo 2 de ese proyecto de artículo había sido colocado entre corchetes: con ello un determinado número de representantes habían aceptado que el Convenio debía aplicarse a todos los contratos de transporte independientemente de que se hubiese expedido un documento. Por tanto, el referido representante sugirió que se adoptase un proyecto de artículo sobre el ámbito geográfico que estuviese en armonía con el texto del párrafo 1 del

---

[50] Las modificaciones introducidas por el Grupo de Trabajo son las siguientes: 1) se añade la nota (número 51) al párrafo 1; 2) los apartados *d*) y *e*) del párrafo 1 comienzan con las palabras "el conocimiento de embarque u otro documento que acredite . . .", en vez de las palabras "el documento que acredite . . ."; 3) el párrafo 3 se coloca entre corchetes; 4) se agrega un párrafo 4; 5) se agregan las palabras ". . . ya que cabía la posibilidad de que uno de estos puertos no hubieran sido mencionados en el contrato de transporte" como *d*) a las notas sobre el proyecto de disposición propuesto formulada; 6) la nota *h*) comienza con las palabras "Algunos representantes dijeron . . .", en vez de las palabras "Un representante dijo . . ."; 7) se añade la nota *i*) a las notas sobre el proyecto de disposición propuesto.

Además se señaló que los proyectos de disposiciones enunciados en esta parte del informe del Grupo de Redacción se destinaban a sustituir el artículo 10 del Convenio de Bruselas de 1924 y el artículo 5 del Protocolo de 1968.

[51] Se hace referencia al proyecto de disposición sobre el ámbito documentario de aplicación del Convenio, que figura en la parte II del informe del Grupo de Redacción, en el párrafo 48 *supra*.

proyecto de artículo sobre el ámbito documentario de aplicación del Convenio.

g) Acerca del apartado *e*) del párrafo 1, dos representantes opinaron que debieran suprimirse las palabras "o por la legislación de cualquier Estado que dé efecto a esas disposiciones".

h) Algunos representantes dijeron que tal vez habría que volver a examinar más adelante la disposición del párrafo 3, por cuanto en ella se anunciaba el hecho admitido de que los tratados internacionales deben ser observados, y también desde el punto de vista de los efectos que esa disposición podría tener incidentalmente sobre el derecho de los tratados internacionales; en cuanto a este último, la referida disposición no debería tomarse como un precedente del cual se dedujese que, de no incluirse esa disposición expresa en el texto de un convenio, las partes en él podrán abstenerse de aplicarlo en los casos en que deberá aplicarse.

i) Un representante sugirió que las disposiciones sobre el ámbito geográfico dijeran así:

"1. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán al transporte de mercancías entre puertos situados en dos Estados diferentes.

"2. Los Estados contratantes podrán negarse a aplicar las normas del presente Convenio cuando el transporte de las mercancías sea nacional o no entrañe la travesía de mares u océanos.

"3. Los Estados contratantes podrán negarse a aplicar las normas del presente Convenio si el puerto de carga y el puerto de descarga se encuentran en Estados no contratantes."

D. Examen del informe del Grupo de Redacción

66. El Grupo de Trabajo examinó el informe que arriba figura del Grupo de Redacción y aprobó los párrafos 1, 2 y 4 del proyecto de disposición propuesto.

67. Con respecto a los apartados *d*) y *e*) del párrafo 1, un representante sugirió que se mencionaran explícitamente los conocimientos de embarque, así como los documentos que acreditaban el contrato de transporte, ya que el conocimiento de embarque podía ser perfectamente un documento diferente del contrato de transporte y estar expedido en un Estado distinto del Estado donde se celebró el contrato. Respondiendo a esto, otro representante manifestó que esa referencia explícita a los conocimientos de embarque era innecesaria por cuanto las palabras "documento que acredite el contrato de transporte" incluirían estos conocimientos. Por otra parte, ese mismo representante manifestó que estaba dispuesto a aceptar una referencia explícita a los conocimientos de embarque si tal era el deseo del Grupo de Trabajo, puesto que mencionarlos no alteraría el fondo de las disposiciones de los apartados *d*) y *e*) del párrafo 1. En consecuencia, el Grupo de Trabajo decidió incluir una referencia explícita a los conocimientos de embarque en los referidos apartados.

68. En cuanto al párrafo 3, algunos representantes, por las razones expuestas en el párrafo 59 del presente informe, se manifestaron muy en favor de mantener ese párrafo sin corchetes. Sin embargo, la mayoría de los representantes, algunos de los cuales consideraron superfluo el párrafo, dijeron que preferían que figurara entre corchetes para volver a examinarlo más adelante.

69. Un representante de un Estado con un sistema constitutional federal sugirió que se añadiera un párrafo similar al párrafo 4 del Convenio (comparable al párrafo 3 del artículo 5 del Protocolo de 1968), cuya finalidad sería resolver los problemas que planteaba la aplicación de las disposiciones del Convenio en los Estados que tenían aquel sistema constitucional. La mayoría de los representantes que hablaron sobre este particular consideraron innecesario ese párrafo desde el punto de vista de sus propios sistemas gubernamentales, pero se mostraron dispuestos a aceptarlo para obviar el referido problema. En consecuencia, el Grupo de Trabajo aprobó el párrafo 4 del proyecto de disposiciones propuesto.

IV. Eliminación de las cláusulas nulas de los conocimientos de embarque

A. Introducción

70. Los problemas que plantea el empleo de cláusulas nulas se analizaban en la parte VI del segundo informe del Secretario General (A/CN.9/76/Add.1)*. En la parte IV del tercer informe del Secretario General se proseguía este análisis mediante el desarrollo de variantes (que no se excluían recíprocamente) relativas a la utilización de cláusulas que se aparten de las disposiciones del Convenio.

71. En ambos informes se indicaba que la inclusión de cláusulas nulas en los conocimientos de embarque causaba incertidumbre entre los propietarios de la carga en cuanto a sus derechos y obligaciones. Se consideraba que la supresión de esas cláusulas 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; *c*) fomentan la litigación innecesaria"[52].

72. En ambos informes se señalaban cuatro criterios posibles para abordar el problema de las cláusulas nulas, criterios que se analizan a continuación.

73. El primer criterio consistía en redactar las estipulaciones obligatorias del Convenio en la forma más clára y explícita posible. A este respecto se hacía referencia al párrafo 8 del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924 en el que se trataba de regular la cuestión del empleo de cláusulas nulas. El texto de dicho párrafo 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 las mercancías, que provengan de negligencia, falta o incumplimiento de los deberes y obligaciones señalados en este artículo, o que atenúen

* Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 4.

[52] "*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: S.72.II.D.2), párr. 295.

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 exoneratorias de la responsabilidad del porteador."

En los referidos informes se señalaba que la redacción actual del párrafo 8 del artículo 3 es inadecuada porque: *a*) se refiere únicamente a las disposiciónes del Convenio sobre "responsabilidad"; *b*) no aclara el efecto que tendría esa disposición sobre las cláusulas que sólo fueran válidas en determinadas circunstancias y no en otras, y *c*) deja subsistir la incertidumbre acerca del efecto de la nulidad de una cláusula sobre el resto del contrato de transporte.

74. A fin de poner remedio a las mencionadas deficiencias del párrafo 8 del artículo 3, en el tercer informe del Secretario General se proponía un proyecto de disposición (Proyecto de Propuesta A, párr. 5) en el que: 1) se estipulaba que el contrato de transporte o el conocimiento de embarque debía cumplir todas las disposiciones del Convenio; 2) se disponía la nulidad de una cláusula solamente en la medida en que se apartara de las disposiciones del Convenio; y 3) se limitaba expresamente la nulidad de una cláusula a la propia cláusula. En el párrafo 2 del proyecto de propuesta se incorporaba lo esencial del párrafo 1 del artículo 5 del Convenio de Bruselas de 1924, en virtud del cual el porteador puede mediante contrato asumir mayores responsabilidades de las previstas en el Convenio.

75. En los dos informes del Secretario General se examinaba también la sugerencia encaminada a que el texto del propio Convenio especificara ciertos tipos de cláusulas nulas. A este respecto se hacía referencia a la última frase del párrafo 8 del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924, en la que se prohíben concretamente las cláusulas de "cesión del beneficio del seguro al porteador". No obstante, se observaba que este enfoque presentaba ciertas dificultades porque: 1) ciertas cláusulas sólo son nulas en algunas circunstancias y no en otras; y 2) la identificación de ciertas cláusulas que adolecieran de nulidad podrían llevar a los redactores a preparar una nueva redacción para llegar a los mismos resultados.

76. El tercer criterio posible consistía en introducir sanciones con objeto de penar el uso de cláusulas nulas. En el tercer informe del Secretario General se proponían dos variantes*. Según la primera (proyecto de propuesta B-variante 1, párr. 14), el porteador no tendría derecho a la limitación de responsabilidad prevista en el Convenio si en un procedimiento judicial o arbitral trataba de hacer valer una cláusula claramente nula. La segunda variante (proyecto de propuesta B-variante 2, párr. 17) establecía la responsabilidad del porteador por todos los perjuicios (tales como las costas del litigio) resultantes de la existencia de la cláusula nula.

77. Según el cuarto criterio, el Convenio exigiría la inclusión en el contrato de transporte de una cláusula de notificación relativa a las cláusulas nulas. El tercer informe del Secretario General contenía un proyecto de disposición (proyecto de propuesta C, párr. 21) en virtud del cual todos los contratos de transporte o conocimientos de embarque deberían contener una declaración en el sentido de que: *a*) el transporte está sujeto a las disposiciones del Convenio, y *b*) cualquier cláusula que se aparte de las disposiciones del Convenio será nula y sin efecto. Como sanción, en el párrafo 2 del proyecto se disponía que el porteador no tendría derecho a la limitación de responsabilidad prevista en el Convenio cuando el contrato de transporte o el conocimiento de embarque no contuviera la citada declaración. En el referido informe se indicaba que este criterio se había adoptado en el Convenio de Varsovia (transporte aéreo y en el Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR).

B. Examen de la cuestión en el Grupo de Trabajo

78. El Grupo de Trabajo examinó los problemas planteados por la inclusión de cláusulas nulas en los conocimientos de embarque y estudió soluciones basadas en las propuestas que anteceden. Varios representantes insistieron en que esas propuestas se complementaban entre sí y no se excluían mutuamente.

79. La mayoría de los representantes coincidió en que era necesaria una disposición general análoga al proyecto de propuesta A (véase el párr. 74 *supra*), en el que se definía la situación jurídica de las cláusulas incompatibles con el Convenio. En cambio, un representante estimó que tal disposición sería superflua, puesto que las estipulaciones del Convenio serían obligatorias de todos modos.

80. Se hicieron sugerencias para mejorar la claridad de las disposiciones contenidas en el párrafo 1 del proyecto de propuesta A. Además, un representante sugirió que se suprimiera toda referencia en cuanto a separar o eliminar la cláusula nula del resto del contrato, porque tal norma sería una fuente de litigios.

81. Varios representantes opinaron que en la disposición general del proyecto de propuesta A debería indicarse claramente que se aplicaba a todas las cláusulas del contrato de transporte, estuviesen o no incluidas en el conocimiento de embarque u otro documento acreditativo del contrato de transporte. Un representante se mostró preocupado porque, aun con esta terminología amplia, subsistía la posibilidad, en los ordenamientos basados en el *common law*, de celebrar pactos accesorios que fuesen incompatibles con las disposiciones del Convenio y que no se hallasen cubiertos por la disposición.

82. Se estimó que el proyecto de propuesta A era demasiado amplio, pues se aplicaba a todas las disposiciones del Convenio en vez de dejar un margen de libertad contractual dentro del ámbito del Convenio respecto de las cuestiones que no se considerasen obligatorias. Otro representante afirmó que debería haber cierta flexibilidad en el campo de aplicación del Convenio y que debería permitirse a las partes que alterasen la carga de responsabilidades en determinadas circunstancias.

* Véase la sección siguiente del presente volumen.

83. La mayoría de los representantes apoyaron el párrafo 2 del proyecto de propuesta A, en virtud del cual se considerarían válidas las cláusulas que aumentasen las responsabilidades u obligaciones del porteador. Dos representantes dudaron de que fuera necesario exigir que constasen en un documento las cláusulas por las cuales se aumenta la responsabilidad del porteador.

84. Algunos representantes partidarios de la disposición general del proyecto de propuesta A también abogaron por la inclusión de una lista ilustrativa de cláusulas nulas como complemento de la disposición básica.

85. En cuanto a la inclusión de una sanción destinada a disuadir al porteador de emplear cláusulas nulas (variantes 1) y 2) del proyecto de propuesta B y proyecto de propuesta C), la mayoría de los representantes se mostraron partidarios de tal inclusión, pero no se llegó a un acuerdo claro sobre la forma de esa sanción.

86. Se expresó apoyo a favor de una sanción que suprimiese la limitación de la responsabilidad en virtud del Convenio (variante 1) del proyecto de propuesta B). Sin embargo, la mayoría de los representantes opinó que esa sanción era excesiva. Se hizo observar que esa sanción se limitaba a la invocación de cláusulas que fuesen "claramente" incompatibles con el Convenio, no obstante, los más de los representantes se mostraron preocupados por las dificultades inherentes al problema de determinar qué cláusulas serían claramente" nulas.

87. La mayoría de los representantes que apoyaron la idea de una sanción para las cláusulas nulas se mostraron partidarios del criterio adoptado en la variante 2) del proyecto de propuesta B, en virtud de la cual el porteador era responsable de todos los gastos, pérdidas o daños causados por una cláusula nula. Sin embargo, un representante se opuso a esta variante porque permitiría atribuir las costas a la parte condenada en un juicio, criterio que resultaba incompatible con el derecho de su país. Otro representante, adversario de la idea de las sanciones, formuló una reserva similar respecto de esta variante por estimar que las costas del juicio deben estar determinadas por la reglamentación nacional.

88. Varios representantes se opusieron al criterio adoptado tanto en la variante 1) como en la variante 2) del proyecto de propuesta B, aduciendo que estas disposiciones eran innecesarias y podrían dar resultados arbitrarios.

89. La mayoría de los representantes en el Grupo de Trabajo se mostraron partidarios de incluir en el contrato de transporte una cláusula de notificación análoga a la sugerida en el proyecto de propuesta C (véase el párr. 77 *supra*). En cambio, no hubo muchos partidarios de una sanción que dispusiera la supresión de los límites de la responsabilidad del porteador en caso de omisión de la notificación requerida en el contrato de transporte.

90. La mayoría de los representantes convino en que era necesaria alguna sanción. Varios representantes indicaron que una sanción basada en la variante 2) del proyecto de propuesta B (véanse los párrs. 76 y 87 *supra*) podría combinarse con el proyecto de propuesta C. Un representante advirtió que, si no se adoptaba este último criterio, el problema de sancionar la omisión de la notificación requerida debería encomendarse al legislador nacional. Al propugnar una sanción similar a la variante 2) del proyecto de propuesta B en vez de la contenida originalmente en el proyecto de propuesta C, varios representantes hicieron observar que una sanción por la que se suprimía la limitación de la responsabilidad del porteador en caso de omisión de la notificación necesaria había causado complicaciones en el Convenio de Varsovia (transporte aéreo) y se había eliminado de la última revisión de las normas relativas al transporte de pasajeros contenidas en dicho Convenio. Algunos de esos representantes señalaron que la variante 2) del proyecto de propuesta B era similar a la sanción dispuesta en la Convención sobre el transporte por carretera (CMR).

91. Algunos representantes se opusieron a que se incluyera una disposición que prescribiera la notificación específica en el conocimiento de embarque o en otros documentos. A este respecto, se advirtió que tal requisito sería incompatible con la tendencia a reducir los costos en el transporte internacional limitando el número de documentos necesarios.

92. Un representante opinó que esta disposición debería supeditarse a la expedición de un documento en que pudiese constar la indicación requerida. Sin embargo, dos representantes consideraron que tal precisión era innecesaria, puesto que, si no se expedía ningún documento, no existiría ninguna oportunidad de incluir una cláusula nula. Estos representantes, contestando a una pregunta en cuanto al idioma de la notificación requerida, advirtieron que ésta habría de hacerse en el mismo idioma que el resto del documento.

93. Hubo en el Grupo de Trabajo consenso general en que el Grupo de Redacción ampliase las disposiciones relativas a las cláusulas nulas basándose en los principios aprobados por el Grupo de Trabajo.

C. Informe del Grupo de Redacción

94. Tras su examen por el Grupo de Trabajo, se remitió esta cuestión al Grupo de Redacción. El informe del Grupo de Redacción, con las notificaciones introducidas por el Grupo de Trabajo en el texto de las disposiciones propuestas[53], es el siguiente:

PARTE IV DEL INFORME DEL GRUPO DE REDACCION: CLAUSULAS NULAS

a) Sobre la base de las opiniones formuladas por miembros del Grupo de Trabajo, el Grupo de Re-

[53] Las modificaciones introducidas por el Grupo de Trabajo son las siguientes: *a*) en la primera frase del párrafo 1 se sustituyó la expresión "en tanto en cuanto" por "en la medida en que"; *b*) en esa misma frase se insertaron las palabras "directa o indirectamente" después de "se aparte"; *c*) en la última frase del mismo párrafo se sustituyeron las palabras "Se considerará que" por "Será nula" y las palabras "se aparta de las disposiciones del presente Convenio" por "o cualquier cláusula análoga".

Durante el examen de este informe por el Grupo de Trabajo se introdujeron, a petición del Presidente del Grupo de Redacción, las siguientes modificaciones y adiciones: *a*) se agregaron las Notas 4 y 5 a las Notas sobre el proyecto de disposiciones propuesto; y *b*) se modificó el párrafo 3 del proyecto de disposición propuesto suprimiendo los dos puntos colocados después de las palabras "diga que" y las comillas entre las que figuraba el resto de la frase.

dacción examinó una revisión del presente Convenio cuya finalidad era resolver con más eficacia el problema de las cláusulas nulas incluidas en contratos de transporte. A la vista de estas opiniones, el Grupo de Redacción recomienda el texto siguiente:

"1. Toda estipulación del contrato de transporte o que figure en un conocimiento o en cualquier otro documento que acredite el contrato será nula en la medida en que se aparte directa o indirectamente de las disposiciones del presente Convenio. La nulidad de esa estipulación no afectará a la validez de las otras disposiciones del contrato o documento de que forme parte. Será nula la cláusula por la que se cede el beneficio del seguro de las mercancías al porteador o cualquier cláusula análoga.

"2. Sin perjuicio de las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo, el porteador podrá aumentar su responsabilidad y sus obligaciones conforme al presente Convenio.

"3. Cuando se expida un conocimiento o cualquier otro documento que acredite el contrato de transporte, éste deberá contener una declaración que diga que el transporte está sujeto a las disposiciones del presente Convenio que anulan toda estipulación que se aparte de ellas en perjuicio del cargador o del consignatario.

"4. Cuando el titular de las mercancías haya sufrido un perjuicio como consecuencia de una estipulación que sea nula en virtud del presente artículo, o como consecuencia de la omisión de la declaración mencionada en el párrafo anterior, el porteador pagará una indemnización de la cuantía necesaria para resarcir plenamente al titular, de conformidad con las disposiciones del del presente Convenio, de toda pérdida o todo daño de las mercancías y de la demora en la entrega. Además, el porteador pagará una indemnización por los gastos que haya efectuado el titular para hacer valer su derecho; sin embargo, los gastos efectuados para ejercer la acción a que da derecho la disposición anterior se determinarán con arreglo al derecho del tribunal que conozca del caso."

Notas sobre el proyecto de disposición propuesto

b) Se señala a la atención del Grupo de Trabajo lo siguiente:

1. Un representante opinó que a continuación del párrafo 1 debiera incluirse otro párrafo en el que se estableciera una lista no exhaustiva de características comunes a los diversos tipos de cláusulas nulas.

2. Algunos representantes que se opusieron al párrafo 3 del proyecto de disposición manifestaron que ese párrafo se debería colocar entre corchetes para indicar que esta cuestión no sería objeto de más debate. Un representante declaró que esta disposición no iba bastante lejos porque en ella no se exigía la incorporación de las normas sustantivas del Convenio en el conocimiento de embarque o en otro documento que acreditase el contrato de transporte. Otro representante opinó que a continuación de la palabra "Convenio" deberían insertarse las palabras "o de cualquier otra legislación nacional en él basada".

3. Refiriéndose al párrafo 4, un representante dijo que en la segunda frase del párrafo debieran insertarse las palabras ", incluidos los honorarios de abogados," a continuación de la palabra "titular".

4. El proyecto de disposición propuesto está destinado a sustituir al artículo 2, el párrafo 8 del artículo 3 y el párrafo 1 del artículo 5 del Convenio de Bruselas de 1924.

5. El Grupo de Trabajo, habida cuenta del proyecto de disposición propuesto, quizás estime oportuno suprimir el párrafo 5 del artículo A que figura en la parte J de la Compilación.

D. Examen del informe del Grupo de Redacción

95. El Grupo de Trabajo examinó y aprobó el informe del Grupo de Redacción, incluido el proyecto de disposición propuesto[54]. Se formularon las siguientes observaciones y reservas con respecto al informe:

a) Un representante se opuso a la inclusión, en la primera frase del párrafo 1, de las palabras "directa o indirectamente" después de "se aparte".

b) Algunos representantes se opusieron a la inclusión de la disposición que establecía una sanción por estimar que era superflua y que, tal como estaba redactada, no establecía en realidad ninguna sanción.

V. Carga transportada sobre cubierta

A. Introducción

96. La Secretaría preparó un documento de trabajo en el que se reseñaban sucintamente las deliberaciones del Grupo de Trabajo sobre esta cuestión y las decisiones adoptadas al respecto en su tercer período de sesiones[55]. Se señalaba que la definición de "mercancías" (artículo 1 *c*) del Convenio de 1924) se había revisado para no excluir del ámbito del Convenio el transporte de mercancías sobre cubierta[56]. También se señalaban a la atención del Grupo dos propuestas presentadas en el tercer período de sesiones y acerca de las cuales no se había adoptado todavía ninguna decisión[57].

97. En virtud de la *propuesta pendiente A*, el porteador quedaba exento de responsabilidad por los riesgos inherentes al transporte de mercancías sobre cubierta cuando ese transporte estaba autorizado por el contrato de transporte.

98. La *propuesta pendiente B* enunciaba los principios relativos al transporte no autorizado sobre cubierta que había recomendado el Grupo de Redacción en el tercer período de sesiones del Grupo de Trabajo[58]. Las principales disposiciones sustantivas de la propuesta pendiente B eran las siguientes: 1) el transporte sobre cubierta sólo es permisible en virtud de un acuerdo con el cargador conforme a los usos o cuando lo exija

[54] Véase la nota 53 *supra*.
[55] A/CN.9/WG.III/WP.14; Informe sobre el tercer período de sesiones (A/CN.9/63), párrs. 23 a 29, Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV.
[56] Parte A de la Compilación.
[57] A/CN.9/WG.III/WP.14, párrs. 5 y 13.
[58] *Ibid.*, párr. 11.

la ley; 2) si el acuerdo con el cargador no se hace constar en el conocimiento de embarque, la carga de la prueba en lo que se refiere a la existencia de tal acuerdo recae en el porteador, el cual, además, no puede alegar el acuerdo frente a un tercero que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe; 3) si las mercancías se transportan sobre cubierta sin el acuerdo del cargador y sin que los usos o la ley lo justifiquen, el porteador es responsable de la pérdida o el daño ocasionados a las mercancías por el transporte sobre cubierta (sin perjuicio de la aplicación de las disposiciones sobre limitación de la responsabilidad del porteador, si éste no es culpable de dolo).

B. Examen por el Grupo de Trabajo

99. Todos los representantes que hicieron observaciones acerca de la propuesta pendiente A señalaron que, habida cuenta de la norma básica revisada relativa a la responsabilidad del porteador, era superfluo adoptar una disposición que eximiese a los porteadores de responsabilidad por los riesgos inherentes al transporte de mercancías sobre cubierta. En consecuencia, el Grupo de Trabajo decidió no aprobar esta propuesta.

100. Los representantes apoyaron en su mayoría la propuesta pendiente B. Casi todos estimaron que esta propuesta debía ampliarse agregando una norma en virtud de la cual el transporte de mercancías sobre cubierta en violación de un acuerdo expreso de transportarlas bajo cubierta se consideraría como comportamiento doloso al que no serían aplicables las disposiciones sobre limitación de responsabilidad[59]. Sin embargo, esos representantes declararon que, en otros supuestos de transporte no autorizado sobre cubierta, seguirían siendo aplicables las normas sobre limitación de responsabilidad.

101. Varios representantes estimaron que, en realidad, todo transporte no autorizado de mercancías sobre cubierta constituía dolo y, por consiguiente, el porteador no debía estar facultado para invocar las disposiciones relativas a la limitación de responsabilidad en ningún caso de transporte no autorizado sobre cubierta. Algunos de estos representantes subrayaron la importancia de que se previera una responsabilidad ilimitada en todos los casos de transporte no autorizado sobre cubierta, ya que generalmente la cobertura plena del seguro sólo abarcaba las mercancías transportadas bajo cubierta; en consecuencia, el transporte no autorizado sobre cubierta privaría al cargador o al consignatario del beneficio del seguro de las mercancías. Esto sería aún más injustificable cuando el cargador o consignatario hubiera suscrito el seguro en la clara inteligencia de que las mercancías se transportarían bajo cubierta y descubriera con consternación que se transportaban sobre cubierta y que no se hallaba protegido por el seguro.

102. Un representante se mostró partidario de una norma en virtud de la cual se considerase al porteador absolutamente responsable, mediara o no culpa, por toda pérdida o daño ocasionado a mercancías transportadas sobre cubierta sin autorización.

[59] Informe sobre el quinto período de sesiones, párr. 26, 2); parte J de la Compilación, artículo C (daños resultantes de comportamiento doloso).

C. Informe del Grupo de Redacción

103. El Grupo de Trabajo, tras examinar la cuestión del transporte de mercancías sobre cubierta, decidió remitirla al Grupo de Redacción. El informe del Grupo de Redacción, que incluye un proyecto de disposición relativa al transporte de mercancías sobre cubierta, con una modificación menor introducida por el Grupo de Trabajo[60], es el siguiente:

PARTE V DEL INFORME DEL GRUPO DE REDACCION: CARGA SOBRE CUBIERTA

El Grupo de Redacción examinó la adición al Convenio de Bruselas de una disposición relativa al transporte de mercancías sobre cubierta. Sobre la base de los puntos de vista que se habían formulado durante el debate del Grupo de Trabajo acerca de esta cuestión, se preparó un proyecto de disposición. El Grupo de Trabajo recomienda:

a) Que se apruebe la siguiente disposición acerca del transporte de mercancías sobre cubierta:

"1. El porteador podrá transportar mercancías sobre cubierta solamente cuando ello esté conforme con un acuerdo concertado con el cargador, [con los usos generales del comercio de que se trate] o con la ley.

"2. Cuando el porteador y el cargador hayan convenido en que las mercancías se transportarán o se podrán transportar sobre cubierta, el porteador incluirá en el conocimiento de embarque o en otro documento que acredite el contrato de transporte una declaración a tal efecto. A falta de esta declaración, el porteador deberá probar que existía acuerdo para el transporte sobre cubierta. No obstante, el porteador no podrá invocar tal acuerdo contra un tercero que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.

"3. Cuando las mercancías hayan sido transportadas sobre cubierta contrariamente a lo dispuesto en el párrafo 1, el porteador será responsable de las pérdidas o daños sufridos por las mercancías, así como de la demora en la entrega, que resulten solamente del transporte sobre cubierta, de conformidad con las disposiciones de los artículos [ ][61]. Esta disposición será también aplicable cuando el porteador, conforme al párrafo 2 del presente artículo, no pueda invocar un acuerdo para el transporte sobre cubierta contra un tercero que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.

"4. El transportar mercancías sobre cubierta contraviniendo el acuerdo expreso de transportarlas bajo cubierta se considerará negligencia intencional y estará sujeto a la disposición del artículo [ ]"[62].

b) Que el anterior proyecto de disposición sustituya al que aparece reproducido en la parte C de la Compilación.

[60] En el párrafo 1, las palabras "con los usos generales del comercio de que se trate" se pusieron entre corchetes.

[61] Se hace referencia a las disposiciones sobre limitación de la responsabilidad que figuran en los artículos A y C de la parte J de la Compilación.

[62] Se hace referencia a la disposición sobre limitación de la responsabilidad en los casos de negligencia intencional que figura en el artículo C de la parte J de la Compilación.

Nota sobre el proyecto de disposición propuesto

Algunos representantes opinaron que debiera suprimirse el párrafo 3.

D. Examen del informe del Grupo de Redacción por el Grupo de Trabajo

104. El Grupo de Trabajo examinó el informe del Grupo de Redacción[63] y lo aprobó incluido el proyecto de disposición propuesto.

105. Durante el examen del informe del Grupo de Redacción relativo al transporte de mercancías sobre cubierta en el Grupo de Trabajo, los representantes formularon las siguientes observaciones y reservas:

a) La mayoría de los representantes objetaron la expresión "con los usos generales del comercio de que se trate" por diversas razones. Algunos la objetaron porque era ambigua. Otros representantes dijeron que era difícil determinar los usos generales ya que éstos variaban de una región a otra e incluso de un puerto a otro. Un representante reservó su posición respecto de la expresión mencionada y otro se opuso a toda referencia a la "costumbre" o a los "usos". Se convino en que la cuestión requería más estudio y examen; en consecuencia, se puso entre corchetes esa expresión del párrafo 1 del proyecto de disposición.

b) Varios representantes sugirieron que se modificara el párrafo 2 del proyecto de disposición relativa al transporte de mercancías sobre cubierta en el sentido de que en el conocimiento de embarque o en otro documento que acredite el contrato de transporte debería indicarse claramente que el transporte se efectuará o podrá efectuarse sobre cubierta, independientemente de que el porteador tenga derecho a transportar mercancías sobre cubierta de conformidad con un acuerdo concertado con el cargador, con los usos generales del comercio de que se trate o con la ley. Estos representantes propusieron que los párrafos 2, 3 y 4 recomendados por el Grupo de Redacción se sustituyeran por el texto siguiente:

"2. *En cualquiera de los casos a que se refiere el párrafo 1*, el porteador incluirá en el conocimiento de embarque o en otro documento que acredite el contrato de transporte una declaración a tal efecto. A falta de esta declaración, el porteador deberá probar *su derecho a transportar carga sobre cubierta conforme al párrafo 1*. No obstante, el porteador no podrá invocar ese *derecho* contra un tercero que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.

"3. Cuando las mercancías hayan sido transportadas sobre cubierta contrariamente a lo dispuesto en el párrafo 1, el porteador será responsable de las pérdidas o daños sufridos por las mercancías, así como de la demora de la entrega, que resulten solamente del transporte sobre cubierta, de conformidad con las disposiciones de los artículos [ ][64]. Esta disposición será también aplicable cuando el porteador, conforme al párrafo 2 del presente artículo, no pueda invocar el *derecho de transporte sobre cubierta* contra un tercero que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.

"4. El transporte de mercancías sobre cubierta *contrariamente a lo dispuesto en los párrafos 1 y 2* se considerará negligencia intencional y estará sujeto a la disposición del artículo [ ]"[65].

c) El Grupo de Trabajo tomó nota de las observaciones y del proyecto de disposición contenidos en el apartado *b*) y decidió examinar esta propuesta en el siguiente período de sesiones.

d) Un representante propuso que se suprimieran los párrafos 2 y 3 recomendados por el Grupo de Redacción, y otro representante se mostró partidario de colocar esos párrafos entre corchetes.

e) Uno de los representantes mencionados en el párrafo *b*) *supra* reservó su posición respecto de los párrafos 3 y 4 recomendados por el Grupo de Redacción por considerar que esas disposiciones no aseguraban una protección suficiente al cargador ni al destinatario. El mismo representante declaró que si el cargador omite comunicar al asegurador que las mercancías se transportan sobre cubierta, el seguro puede carecer de validez respecto de las mercancías así transportadas. Además, si el cargador no sabe que las mercancías van a ser transportadas sobre cubierta, cabe la posibilidad de que no las embale del modo que sería necesario para esa clase de transporte. Por tales razones sólo debería permitirse el transporte sobre cubierta mediante un acuerdo expreso. Por otra parte, si el porteador transporta indebidamente las mercancías sobre cubierta, será plenamente responsable de todas las pérdidas o daños sufridos por las mercancías que resulten de otras formas de negligencia y no solamente de los que resulten del transporte sobre cubierta.

VI. Transporte de animales vivos

A. Introducción

106. El Convenio de Bruselas de 1924 excluye los "animales vivos" de la definición de "mercancías" que da en el apartado *c*) de su artículo 1, por lo que el transporte de tales animales vivos queda fuera del ámbito del Convenio. El Grupo de Trabajo examinó, en su tercer período de sesiones (1972), la cuestión de si el transporte de animales vivos debía quedar abarcado en las disposiciones del Convenio. Sin embargo, en dicha reunión no se llegó a un acuerdo sobre la manera en que debía abordarse la cuestión y se decidió pedir al Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT) que preparara un estudio acerca de la materia[66]. El estudio preparado por el UNIDROIT atendiendo a tal petición ha sido examinado por el Grupo de Trabajo en el presente período de sesiones[67].

107. En el estudio del UNIDROIT sobre los animales vivos figuran tres variantes de propuestas. Según la propuesta I el transporte de animales vivos debería

[63] Véase la nota 60 *supra*.

[64] Se hace referencia a las disposiciones sobre limitación de la responsabilidad, que figuran en los artículos A y C de la parte J de la Compilación.

[65] Se hace referencia a la disposición sobre limitación de la responsabilidad en los casos de negligencia intencional que figura en el Artículo C de la parte J de la Compilación.

[66] A/CN.9/63, párrs. 30 y 34, Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV.

[67] A/CN.9/WG.III/WP.11, reproducido en el presente volumen, segunda parte, III, 3 *infra*.

incluirse en el campo de la aplicación del Convenio. Con todo, en vista de los riesgos que supone tal transporte, se proponía que se agregara una cláusula al párrafo 8 del artículo 3 del Convenio, a cuyo tenor:

"No obstante, en lo que respecta al transporte de animales vivos, se autorizarán todos los acuerdos, convenios y cláusulas relativos a la responsabilidad del porteador y a la indemnización de reparación del daño resultantes de los riesgos particulares de tal transporte."

108. Según la propuesta II también se prevería la inclusión de los animales vivos en el campo de aplicación del Convenio, pero se exoneraría al porteador de los riesgos particulares inherentes al transporte de esos animales. Incumbiría al porteador probar que la pérdida o el daño puede atribuirse a tales riesgos inherentes. La propuesta II dice así:

"En lo relativo a los animales vivos, el porteador será exonerado de responsabilidad cuando la pérdida o el daño resulte de los riesgos particulares inherentes al transporte de los animales. Cuando el porteador pruebe que la pérdida o el daño puede atribuirse, habida cuenta de las circunstancias de hecho, a tales riesgos, se presumirá que la pérdida o el daño resulta de los mismos, salvo prueba en contrario de que tales riesgos no han sido la causa total o parcial de la pérdida o el daño. El porteador deberá además probar que ha tomado todas las medidas que normalmente le incumben, habida cuenta de las circunstancias, y que ha seguido las instrucciones especiales que se le hayan dado."

109. La propuesta III presupone también la inclusión de los animales vivos en el campo de aplicación del Convenio. A diferencia de las anteriores propuestas, el transporte de animales vivos queda sujeto al régimen general de responsabilidad del Convenio. No obstante, según tal propuesta III, se agregaría un nuevo párrafo después del párrafo 6 del artículo 4 de las Reglas de La Haya en virtud del cual el cargador habría de advertir al porteador la naturaleza del peligro representado por el transporte de determinados animales y las medidas que eventualmente ha de tomar el porteador si tales animales llegan a ser un peligro. El párrafo dice así:

"El cargador que entrega al porteador animales vivos debe señalarle, antes de que el porteador los tome a su cargo, la naturaleza exacta del peligro que pueden representar e indicarle eventualmente las precauciones que deben tomarse. Si estos animales constituyen un peligro para el buque y su cargamento, en cualquier momento antes de la descarga podrán ser desembarcados en cualquier lugar o sacrificados o hechos inofensivos sin responsabilidad para el porteador, salvo en caso de avería gruesa, a condición de que demuestre haber tomado sin éxito todas las medidas que podían razonablemente exigirse en el caso concreto."

B. Debate en el Grupo de Trabajo

110. En el Grupo de Trabajo gozó de apoyo general la tesis de que los animales vivos debían quedar comprendidos en el campo de aplicación del Convenio. Se señaló que las normas generales del Convenio sobre responsabilidad debían aplicarse a los animales vivos ya que el transporte de éstos representaba un tipo más de transporte de mercancías. Un representante declaró que el transporte de animales vivos, al igual que el transporte de determinadas frutas y hortalizas, exigía que se mantuviera la debida ventilación y que los cargadores dieran instrucciones precisas al porteador acerca de los cuidados que requería el cargamento. Otros representantes señalaron que si se hacía al porteador responsable del transporte de animales vivos en virtud del Convenio, se estimularía el buen trato de los animales vivos.

111. Dos representantes no se mostraron partidarios de aplicar las normas de responsabilidad del Convenio al transporte de animales vivos. En apoyo de esta posición se declaró por un representante que a su juicio el estudio del UNIDROIT no contenía ninguna prueba de que los cargadores hubieran sufrido pérdidas irrazonables por el hecho de que los animales vivos habían quedado excluidos del Convenio; por otra parte, una mayor responsabilidad en la materia se traduciría en unos fletes más altos. Un observador señaló que, en la práctica corriente de seguros, los daños sufridos por los animales vivos no podían asegurarse enteramente de la misma manera que los daños experimentados por otros tipos de cargamento.

112. La mayoría de los miembros del Grupo de Trabajo aprobaron el criterio sugerido en la propuesta II (que figura en el párrafo 108 *supra*). Según tal propuesta, el transporte de animales vivos quedaría comprendido en el régimen del Convenio pero se exoneraría al porteador de responsabilidad por los riesgos particulares inherentes a tal transporte siempre que el porteador pudiera probar que la pérdida o el daño ha sido causado por un riesgo particular inherente. Algunos de los partidarios de tal propuesta señalaron que los animales vivos constituían una categoría especial de cargamento y que, por tanto, se necesitaba una disposición especial aplicable a su transporte. Dos representantes manifestaron que se hallaban dispuestos a apoyar la finalidad principal perseguida por la propuesta II, pero declararon que su apoyo dependía de que se cambiara el régimen propuesto relativo a la carga de la prueba. Esos representantes indicaron que la norma general debía ser que el porteador sólo era responsable si el actor probaba que la pérdida o el daño sufrido por los animales vivos podía atribuirse a culpa del porteador.

113. Algunos representantes expresaron su preferencia por la propuesta III (véase el párrafo 109 *supra*), conforme a la cual el transporte de animales vivos quedaría comprendido en el ámbito del Convenio sin reserva alguna relativa a los riesgos particulares, siempre que en el Convenio se previera la necesidad de advertir los peligros relativos al transporte de animales vivos. Un representante que se manifestó partidario de la finalidad básica perseguida por la propuesta III señaló que, aun cuando el transporte de animales vivos podía plantear problemas especiales, no se justificaba un régimen especial para tal tipo de cargamento. Los porteadores debían tener conocimiento de la manera general de reaccionar de los animales y a los cargadores sólo se podría exigir que informaran al porteador de cualesquiera características especiales de un cargamento de animales vivos; la cláusula que se proponía a fin de advertir del peligro pecaba de ambigua al exigir

al cargador que hiciera constar la naturaleza exacta del peligro.

114. Dos representantes apoyaron la propuesta I (véase el párrafo 107 *supra*), por estimar que el Convenio debía aplicarse al transporte de animales vivos, con sujeción tan sólo a ciertas excepciones razonables. En apoyo de tal posición se declaró que los animales eran sensibles a cualquier cambio de clima u otros cambios materiales y reaccionaban de diversas maneras. Por otra parte, otros representantes declararon que no les satisfacía la propuesta I ya que permitiría a las partes sustraerse al régimen general de responsabilidad del Convenio.

C. Informe del Grupo de Redacción

115. Después del debate celebrado en el Grupo de Trabajo, el tema fue remitido al Grupo de Redacción en la inteligencia de que, si resultaba imposible llegar a un consenso sobre un proyecto de texto, se prepararan variantes sobre la base de las dos propuestas (II y III) que habían gozado de más amplio apoyo en el Grupo de Trabajo. El Grupo de Redacción se puso de acuerdo en una definición revisada de "mercancías" en sustitución de la que se daba en el apartado c) del artículo 1 del Convenio de Bruselas de 1924. El Grupo de Redacción convino asimismo en agregar una cláusula sobre el riesgo particular del transporte de animales vivos e hizo varias observaciones que fueron incluidas en su informe al Grupo de Trabajo. Este informe, que incluye los proyectos de disposiciones, dice así[68]:

PARTE VI DEL INFORME DEL GRUPO DE REDACCION: TRANSPORTE DE ANIMALES VIVOS

a) El Grupo de Redacción, teniendo en cuenta los puntos de vista manifestados por los representantes en el Grupo de Trabajo, examinó la posibilidad de incluir en el ámbito del Convenio el transporte marítimo de animales vivos y recomienda los siguientes proyectos de textos:

1. *Definición de mercancías* (que sustituirá a la parte A de la Compilación). El término "mercancías" comprende los bienes, objetos, mercaderías y artículos de cualquier clase y los animales vivos.

2. *Norma relativa al riesgo especial por transporte de animales vivos* (que constituirá el párrafo 4 de la parte D de la Compilación, con lo que el actual párrafo 3 de dicha parte pasará a constituir un nuevo párrafo 5)*:

"Respecto de los animales vivos, el porteador quedará exento de responsabilidad cuando la pérdida, el daño o la demora en la entrega resulten de cualesquier riesgos especiales inherentes a ese tipo de transporte. Cuando el porteador demuestre haber cumplido las instrucciones especiales que con respecto a los animales le dio el cargador y que, habida cuenta de las circunstancias de hecho, la pérdida, el daño o la demora en la entrega podría atribuirse a tales riesgos, se presumirá que éstos fueron la causa de la pérdida, el daño o la demora en la entrega, a menos que exista la prueba de que la totalidad o parte de la pérdida, el daño o la demora en la entrega se produjo por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o sus agentes."

Notas sobre las disposiciones propuestas

b) Se señala a la atención del Grupo de Trabajo lo siguiente:

1. Algunos representantes se opusieron a la inclusión de una disposición sobre riesgo especial por transporte de animales vivos. Manifestaron que los animales vivos debían considerarse como cualquier otro cargamento y que la norma básica sobre responsabilidad del porteador debía aplicarse al transporte de animales vivos.

2. Dos representantes sugirieron que se modificara el comienzo de la segunda frase de la disposición sobre riesgo especial por transporte de animales vivos del modo siguiente:

"Cuando el porteador demuestre haber aceptado todas las medidas que en tal supuesto le incumban y haber cumplido las instrucciones especiales . . ."

3. Varios representantes propusieron que se ampliara el alcance del párrafo 6) del artículo 4 del presente Convenio para que abarcase el transporte de animales que son naturalmente peligrosos o se vuelven peligrosos durante el viaje. Un representante convino en presentar al Grupo de Redacción, en fecha ulterior, un proyecto de texto destinado a modificar en ese sentido el párrafo 6) del artículo 4.

D. Examen del informe del Grupo de Redacción

116. El Grupo de Trabajo examinó el citado informe del Grupo de Redacción[69]. El informe del Grupo de Redacción, incluido el proyecto de texto, fue aprobado por el Grupo de Trabajo.

117. Se hicieron las siguientes observaciones y reservas respecto de esos proyectos de disposiciones:

a) Un representante propugnó que se conservara la definición de mercancías que originalmente figuraba en el informe del Grupo de Redacción y que dice así:

"Se entiende por "mercancías" las mercaderías de cualquier clase, incluidos los animales vivos."

b) Varios representantes, que se oponían al párrafo 2 del proyecto de texto propuesto, dijeron que debería figurar entre corchetes. Algunos de esos representantes sugirieron que la expresión "riesgos especiales inherentes" fuera objeto de nuevo estudio. Esos representantes veían con preocupación la posibilidad de que

* Se observará que el Grupo de Trabajo no adoptó ninguna decisión respecto del nuevo párrafo 3 de la parte D de la Compilación. Esta laguna puede llenarse insertando como párrafo 3 el proyecto de disposición sobre "Demora en la entrega: pérdida de las mercancías" (véase párrafo 26 *supra*).

[68] El informe del Grupo de Redacción figura tal como fue modificado por el Grupo de Trabajo. El Grupo de Trabajo hizo las siguientes modificaciones en los proyectos de textos: *a*) en el párrafo 1 se sustituyó "se entiende por "mercancías" las mercaderías de cualquier clase, incluidos los animales vivos", por el texto que figura *supra*; *b*) en el párrafo 2, la primera frase se modificó de modo que terminara con las palabras "de cualesquier riesgos especiales inherentes a ese tipo de transporte" en lugar de "los riesgos especiales inherentes al transporte de animales"; *c*) en la segunda frase del párrafo 2 se sustituyó la frase "la pérdida o el daño", en las tres ocasiones en que aparecía, por la frase "la pérdida, el daño o la demora en la entrega".

[69] Véase la nota 68 *supra*.

las palabras "riesgos especiales inherentes" suscitaran dificultades de interpretación.

c) Un representante reservó su posición respecto del párrafo 2.

d) Varios representantes indicaron que sería conveniente que la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional pidiera a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI) que preparara un manual sobre el transporte marítimo de animales vivos. Varios otros representantes se opusieron a esa sugerencia, algunos por considerar que esa cuestión debería ser examinada por la OCMI a iniciativa de sus propios miembros. El observador de la OCMI declaró que comunicaría a su organización las observaciones anteriores.

e) Un representante propuso que la segunda frase del párrafo 6 del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924 se modificara insertando las palabras "o animales vivos" detrás de las palabras "si alguna de dichas mercancías". Esta sugerencia se hacía con miras a ampliar el ámbito de aplicación de ese artículo al transporte de animales vivos. Otro representante apoyó en principio esa propuesta, pero sugirió que se examinara en un futuro período de sesiones del Grupo de Trabajo. Ese representante sugirió también que en esa ocasión futura el Grupo de Trabajo podría quizá introducir otra modificación en el párrafo 6 del artículo 4 para exigir que las medidas que adoptara el porteador para proteger al buque o a su carga guardaran proporción con el peligro representado por la carga de que se tratara.

VII. Definición de "porteador", "porteador contratante" y "porteador efectivo"

A. Introducción

118. Tanto las reglas del Convenio de Bruselas de 1924 como las reglas revisadas aprobadas por el Grupo de Trabajo se ocupan de la responsabilidad del "porteador"[70]. Este término está definido como sigue en el apartado a) del artículo 1 del Convenio de Bruselas:

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

119. El segundo informe del Secretario General, presentado al Grupo de Trabajo en su quinto período de sesiones (1973), se refería a algunos de los problemas que plantea el Convenio de Bruselas cuando el cargador contrata un transporte con un porteador (el "porteador contratante") y a su vez éste hace transportar las mercancías por otro porteador (el "porteador efectivo")[71]. En relación con esa situación también era necesario tener en cuenta la decisión tomada por el Grupo de Trabajo en su quinto período de sesiones (1973) respecto del transbordo. En ese período, el Grupo de Trabajo aprobó la disposición siguiente[72]:

> "*Artículo D*
>
> "1. Cuando el porteador haya ejercido la opción prevista en el contrato de transporte de encomendar la realización del transporte o de parte del mismo a un porteador efectivo, seguirá no obstante respondiendo de la totalidad del transporte de conformidad con las disposiciones del presente Convenio.
>
> "2. El porteador efectivo responderá también del transporte realizado por él de conformidad con las disposiciones del presente Convenio.
>
> "3. El total de las sumas exigibles al porteador y al porteador efectivo no excederá de los límites previstos en el presente Convenio.
>
> "4. Nada de lo dispuesto en este artículo menoscabará el derecho de repetición que pueda existir entre el porteador y el porteador efectivo."

El informe del Grupo de Redacción, que presentó la disposición anterior al Grupo de Trabajo, incluía las notas siguientes acerca de ella:

> "3. Con respecto al párrafo 1 del artículo D, el Grupo de Redacción recomienda que en el artículo 1 del Convenio se definan expresamente los términos "porteador" y "porteador efectivo". "Porteador" podría definirse como la persona que celebró el contrato con el cargador; "porteador efectivo" podría definirse como cualquier otro porteador que participe en la realización del transporte.
>
> "4. El párrafo 2 del artículo D tiene por objeto asegurar al propietario de la carga el derecho a ejercitar una acción contra el porteador efectivo, así como contra el porteador contratante, siempre que la pérdida o los daños se produzcan cuando las mercancías se hallen a cargo del porteador efectivo."

120. El examen de esas disposiciones en el quinto período de sesiones estuvo centrado en la situación que se produce cuando el porteador "contratante" hace transferir las mercancías a un segundo porteador ("efectivo") en un puerto intermedio entre el puerto de carga y el de descarga[73]. Sin embargo, se señalaba que el problema no era analíticamente distinto del que se producía cuando el porteador "contratante" sustituye el *transporte* por otro *porteador* ("efectivo") en el puerto de carga. Sin embargo, en el Segundo Informe del Secretario General se señalaba que cuando esa sustitución se hacía en el puerto de carga, complicaba aún más el problema el hecho de que el único conocimiento de embarque extendido al cargador podía llevar una anotación indicando que se firmaba el conocimiento "por el capitán"; se advertía que tal conocimiento podía incluir una "cláusula de cesión" o "cláusula de identidad del porteador" que declarara que el contrato instrumentado por el conocimiento de embarque se concertaba entre el cargador y el propietario (o fletador

[70] Véanse las reglas básicas sobre responsabilidad del porteador, aprobadas por el Grupo de Trabajo (en sustitución de los párrs. 1 y 2 del artículo 3 y los párrs. 1 y 2 del artículo 4 del Convenio de Bruselas). Compilación, parte D.

[71] Segundo informe del Secretario General, A/CN.9/76/Add.1, parte V, sección B, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 4. Esta parte del informe se ocupaba principalmente de los problemas que se plantean cuando no se identifica claramente al "porteador efectivo" en el conocimiento de embarque. En cuanto al problema más amplio de la ejecución por un segundo porteador sustituto, véase la parte II del referido informe: Transbordo.

[72] Informe sobre el quinto período de sesiones (A/CN.9/76), párr. 38. Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 5. En cuanto al artículo E propuesto, véase *ibid.*, párrs. 41 a 44. Estas disposiciones están reproducidas en la parte I de la Compilación.

[73] Informe sobre el quinto período de sesiones (A/CN.9/76), párrs. 30 *b*) y 33. Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 5.

con cesión) del buque designado en el conocimiento, y que la línea o compañía de transporte que ejecutaba el conocimiento de embarque no estaba sujeta a ninguna responsabilidad en virtud del contrato de transporte[74].

121. La importancia dada al conocimiento de embarque en el Convenio de Bruselas de 1924 había afectado a la forma de enfocar la inclusión de tales cláusulas en el conocimiento. No obstante, para el examen actual de la cuestión debía tenerse en cuenta la decisión tomada por el Grupo de Trabajo en este período de sesiones (véase la parte II del presente informe) respecto del ámbito "documentario" del Convenio. Así, en lugar de la disposición del apartado *b*) del artículo 1 del Convenio de Bruselas, que decía que "contrato de transporte" se aplica únicamente al contrato de transporte formalizado en un *conocimiento de embarque o en cualquier otro documento similar que sirva como título . . .*", el Grupo de Trabajo aprobó una disposición (véanse los párrafos 48 y 49 del presente informe) que estipula que "las disposiciones del presente Convenio serán aplicables a *todos los contratos de transporte marítimo de mercancías*"[75].

B. Examen por el Grupo de Trabajo

122. El Grupo de Trabajo examinó las obligaciones que impondría el Convenio cuando un cargador concertara un contrato con un porteador (el "porteador contratante") y este porteador hiciera transportar las mercancías por otro porteador ("efectivo"). Se convino en general en que la cuestión rebasaba el aspecto formal y presentaba problemas de fondo: ¿qué porteador o porteadores serían responsables en virtud del Convenio?

123. Varios representantes afirmaron que la responsabilidad debería atribuirse al "porteador contratante" y que no debería permitírsele que eludiera dicha responsabilidad haciendo que otro porteador transportara las mercancías. Algunos de esos representantes afirmaron que la responsabilidad del porteador "contratante" era suficiente y que no era necesario asignar responsabilidad a un porteador "sustituto" o "efectivo".

124. Por otra parte, algunos representantes afirmaron que debería ser posible transferir la responsabilidad al porteador "efectivo", el cual podría definirse como el operador del buque que efectúa el viaje para cumplir el contrato de transporte. Se indicó que, por lo menos cuando el "porteador contratante" no viniera designado en el conocimiento de embarque, sería suficiente la responsabilidad del "porteador efectivo". En apoyo de esta opinión se hizo observar que el "porteador contratante" tal vez no dispusiera de activos considerables, mientras que el porteador "efectivo", en cuanto propietario y operador del buque, ofrecería una base más sólida para responder ante el cargador o el destinatario.

125. Otros representantes convinieron con la observación anterior de que el "porteador contratante" tal vez no tuviera una posición financiera sólida, pero señalaron que, si se limitaba la responsabilidad al porteador "efectivo", podrían presentarse problemas prácticos análogos, dado que quizá resultara difícil encontrar al propietario del buque que hubiera realizado efectivamente el transporte o tal vez éste no dispusiera de activos. En tales situaciones, el "porteador contratante" podría ser la única persona que se encontrara en condiciones de atender una reclamación.

126. Dichos representantes observaron que la disposición básica aprobada por el Grupo de Trabajo en su quinto período de sesiones en relación con el transbordo (artículo D, citado en el párrafo 119 *supra*) atribuía la responsabilidad al porteador inicial ("porteador contratante"), y también al porteador "efectivo" por el transporte que este último hubiera realizado[76]. Se señaló que la disposición relativa al transbordo, con ligeras modificaciones[77], sería una solución adecuada para los casos en que el "porteador contratante", al comienzo del transporte, hiciera transportar las mercancías por otro porteador (porteador "efectivo").

127. La mayoría de los representantes aprobaron este enfoque como base para los trabajos del Grupo de Redacción.

128. Se prestó atención a la revisión de la definición de "porteador" contenida en el apartado b) del artículo 1 del Convenio de Bruselas y a la redacción de una definición conjunta para "porteador" y "porteador contratante". Se observó que en las respuestas a un cuestionario distribuido en 1972 por el Secretario General, se había sugerido que la definición de "porteador" se refiriese no sólo al propietario del buque o al fletador, sino a "cualquier otra persona" parte en un contrato de transporte; en las respuestas figuraba asimismo la sugerencia de que en la definición se incluyera la condición de que la persona definida como "porteador" debía actuar "por cuenta propia" al celebrar el contrato[78]. Varios representantes apoyaron ambas sugerencias.

129. Varios representantes indicaron que se necesitaba una disposición concreta para el caso (descrito en el párr. 120 *supra*) de que el porteador con quien hubiera tratado el cargador concertara la expedición de un conocimiento de embarque, entregase un conocimiento de embarque firmado "por el capitán" de otro porteador (el porteador "efectivo"), que contuviera también una cláusula según la cual el contrato de transporte estaba concertado únicamente entre el cargador y el porteador "efectivo"[79]. Se trataba de saber si tales disposiciones podían impedir que el porteador con el

---

[74] Segundo informe del Secretario General (A/CN.9/76/Add.1), parte V, B), párr. 5, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 4.

[75] Las excepciones a esta disposición figuran en el párrafo 48 del presente informe.

[76] En el segundo informe del Secretario General (A/CN.9/76/Add.1), Parte V, B), Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 4, se observó que esta disposición impedía que el cargador (o consignatario) recibiera de ambos porteadores una cantidad superior a los límites previstos en el Convenio (párr. 3), y no menoscababa los derechos de repetición de ambos porteadores (párr. 4).

[77] Se observó que la referencia contenida en el párrafo 1 del artículo D al ejercicio por el porteador de la "opción prevista en el contrato de transporte" haría difícil que se aplicara dicha disposición a los casos en que el porteador contratante encomendara la realización de la totalidad del transporte a otro porteador ("efectivo").

[78] Segundo informe del Secretario General (A/CN.9/76/Add.1), parte V, B), párr. 4, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 4.

[79] El porteador mencionado de ese modo (con frecuencia sin una identificación concreta) como único porteador con arreglo al contrato es con frecuencia el propietario de un buque fletado por un porteador con el que el cargador ha celebrado un contrato.

que hubiera tratado el cargador fuera el "porteador contratante" y si podían hacer que el segundo porteador sustituyera al "porteador contratante".

130. La mayoría de los representantes convinieron en que el porteador con quien el cargador hubiera celebrado un contrato de transporte debía continuar siendo el "porteador contratante" y debería ser responsable con arreglo al Convenio por el transporte al puerto de destino, pese a las disposiciones del conocimiento de embarque anteriormente descritas. Se propusieron diversos textos para conseguir este objetivo. Según una de las propuestas, el porteador contratante debería especificarse en el conocimiento de embarque. Con arreglo a una segunda propuesta, cuando las mercancías quedaran a cargo del porteador contratante o del porteador efectivo, el porteador contratante expediría, a petición del cargador, un conocimiento de embarque en el que se detallaran esos pormenores. Según esta propuesta, el capitán del buque que transportara las mercancías estaría facultado para expedir el conocimiento en nombre del porteador contratante. La mayoría de los representantes que hicieron uso de la palabra acerca de esta cuestión se mostraron partidarios de este segundo enfoque.

131. Algunos representantes expresaron la opinión de que un enfoque basado en las disposiciones sobre transbordo aprobadas en el quinto período de sesiones (párrafo 119 *supra*) no protegía adecuadamente al destinatario, ya que en virtud del párrafo 2 del artículo D el porteador "efectivo" era únicamente responsable del transporte "realizado por él". Se observó que el porteador "efectivo" que entregara las mercancías al destinatario no habría realizado en ocasiones la totalidad del contrato de transporte. Cuando las mercancías estaban dañadas al ser entregadas al consignatario, era difícil que el cargador o el destinatario determinaran si los daños habían ocurrido durante el transporte realizado por el porteador "efectivo" o durante una fase anterior del transporte. Se observó asimismo que, incluso si pudiera determinarse que las mercancías habían sufrido daños durante la etapa anterior, el porteador en cuestión tal vez fuera desconocido y no tuviera relación con el destinatario. Se indicó que el porteador "efectivo", al igual que el "porteador contratante", debería responder también de la totalidad del transporte, aun cuando sólo hubiera realizado parte del viaje. En el caso de que el porteador efectivo realizase parte del viaje y los daños ocurrieran durante una etapa anterior, el porteador efectivo podría repetir contra el porteador anterior. Esto sería también más práctico.

132. Otros representantes observaron que esta cuestión había sido examinada en el quinto período de sesiones y que las reglas sobre la responsabilidad del porteador "efectivo" habían sido adoptadas tras haberse examinado las opiniones contradictorias acerca de dicha cuestión[80]. La mayoría de los delegados llegaron a la conclusión de que no debería abrirse de nuevo esta cuestión en el actual período de sesiones del Grupo de Trabajo.

[80] Informe sobre el quinto período de sesiones (A/CN.9/76), párrs. 31, 32 y 37, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 5. Segundo informe del Secretario General (A/CN.9/76/Add.1), parte II, párrs. 32, 33, 41 y 43, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 4.

C. Informe del Grupo de Redacción

133. Tras su examen en el Grupo de Trabajo, esta cuestión fue remitida al Grupo de Redacción. A continuación figura el informe del Grupo de Redacción, con algunas enmiendas introducidas por el Grupo de Trabajo[81].

PARTE VII DEL INFORME DEL GRUPO DE REDACCION: DEFINICION DE PORTEADOR Y DISPOSICIONES CONEXAS

a) Sobre la base de las opiniones expuestas en el Grupo de Trabajo el Grupo de Redacción formuló proyectos de disposiciones sobre la definición del porteador contratante y del porteador efectivo, las reglas conexas sobre responsabilidad y las enmiendas consiguientes sobre la expedición de conocimientos de embarque. El Grupo de Redacción recomienda las siguientes disposiciones:

[*Definición de porteador*]

1. Se entiende por "porteador" o "porteador contratante" toda persona que en su propio nombre celebra un contrato de transporte marítimo de mercancías con el cargador.

2. Se entiende por "porteador efectivo" toda persona a quien el porteador contratante ha encomendado la realización de la totalidad o de parte del transporte de mercancías.

[*Disposiciones sobre las responsabilidades respectivas del porteador contratante y del porteador efectivo: artículos D y E de la parte I de la Compilación en su forma modificada*]

Artículo D

1. Cuando el porteador contratante haya encomendado la realización del transporte o de parte del mismo a un porteador efectivo, el porteador contratante seguirá no obstante respondiendo de la totalidad del transporte de conformidad con las disposiciones del presente Convenio.

2. El porteador efectivo responderá también, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, del transporte realizado por él.

3. El total de las sumas exigibles al porteador contratante y al porteador efectivo no excederá de los límites previstos en el presente Convenio.

4. Nada de lo dispuesto en este artículo menoscabará cualquier derecho de repetición que pueda existir entre el porteador contratante y el porteador efectivo.

Artículo E

[1. Cuando el contrato de transporte estipule que una parte determinada del transporte a que se

[81] Las enmiendas introducidas por el Grupo de Trabajo son las siguientes: *a*) se insertaron las palabras "de mercancías" después de la palabra "marítimo" en el párrafo 1 de la definición del porteador; *b*) las palabras "del transporte realizado por él", que figuran en el párrafo 2 del artículo D, se trasladaron al final del párrafo; *c*) en la referencia a las notas sobre los proyectos de disposiciones propuestos se añadió la nota 7; *d*) la nota 5 se modificó incluyendo una referencia al artículo E; y *e*) se modificó la nota 1 con las palabras adicionales que figuran después de la primera frase.

refiere el contrato será realizada por una persona distinta del porteador contratante (mediante conocimiento de embarque), la responsabilidad del porteador contratante y del porteador efectivo se determinará de conformidad con las disposiciones del artículo D.

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

[*Disposición sobre la emisión del conocimiento de embarque*]

1. Cuando el porteador contratante o el porteador efectivo reciba las mercancías y se haga cargo de ellas, el porteador contratante deberá, a petición del cargador, entregar a éste un conocimiento de embarque que contenga, entre otras cosas, los datos mencionados en el artículo [ ].

2. El conocimiento de embarque podrá ser firmado por una persona autorizada a firmarlo por el porteador contratante. Se considerará que un conocimiento de embarque firmado por el capitán del buque que transporte las mercancías ha sido firmado en nombre del porteador contratante.

"*b*) El Grupo de Redacción recomienda también:

i) Que los proyectos de disposiciones propuestos sobre la definición del porteador sustituyan al apartado *a*) del artículo 1 del presente Convenio y figuren en la parte A de la Compilación, parte que deberá llamarse "Definiciones" y deberá incluir también la definición provisional de "conocimientos de embarque" sobre la que se llegó anteriormente a un acuerdo y que figura en la parte II del informe del Grupo de Redacción;

ii) Que los proyectos de disposiciones propuestos para modificar los artículos D y E de la parte I de la Compilación sustituyan a esos artículos y que la parte I lleve el título de "Transporte por un porteador efectivo, incluidos el transbordo y el transporte directo" y

iii) Que los proyectos de disposiciones propuestos sobre la expedición de un conocimiento de embarque, que se refieren al párrafo 3 del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924, se incluyan en un lugar que se decidirá más adelante.

Notas sobre los proyectos de disposiciones propuestos

c) Se señala a la atención del Grupo de Trabajo lo siguiente:

1. El Grupo de Redacción señaló que tal vez fuera conveniente formular en una fase ulterior una definición del "contrato de transporte", teniendo en cuenta las decisiones subsiguientes. A este respecto algunos representantes pidieron que la Secretaría realizara un estudio sobre la definición del contrato de transporte y sobre la relación entre el porteador y el titular de mercancías. Con tal fin se propuso la siguiente definición provisional:

"El contrato de transporte es aquel en virtud del cual el porteador conviene con el cargador en transportar determinadas mercancías de un puerto a otro contra el pago de un flete. En virtud de ese contrato la persona que tiene derecho a la entrega de las mercancías podría ejercer los derechos del cargador y estará sujeta a sus obligaciones."

2. Un representante propuso una formulación diferente para la definición de porteador:

"Se entiende por porteador toda persona que en su nombre celebra un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador. El porteador recibe también el nombre de porteador contratante cuando encomienda la realización de la totalidad o de parte del transporte de mercancías a otro porteador llamado porteador efectivo."

3. Con referencia a la definición de porteador, un representante planteó la cuestión, para su examen en una fase ulterior, de si hacía falta una definición del término "persona" de modo que abarcara individuos, sociedades y asociaciones.

4. Un representante reservó su posición respecto al párrafo 2 del artículo D dado que en su opinión toda acción iniciada por el destinatario contra un porteador efectivo debería regirse por el derecho interno del foro.

5. Refiriéndose a los artículos D y E, algunos representantes plantearon la cuestión de si en situaciones en las que hubiera transbordo y transporte directo el último porteador efectivo debería ser el responsable de la totalidad del transporte aunque sólo hubiera efectuado de hecho parte del mismo. El Grupo de Redacción, de conformidad con la decisión del Grupo de Trabajo, señaló que esta cuestión se examinaría en una fase ulterior cuando se examinaran las disposiciones sobre transbordo y transporte directo.

6. En lo referente a la inclusión de disposiciones relativas a las declaraciones que debían figurar en el conocimiento de embarque para designar al porteador contratante y al porteador efectivo y al efecto de las declaraciones insuficientes o inexactas[82], se indicó que ese tema se examinaría en un futuro período de sesiones.

7. Un representante opuso objeciones a los cambios propuestos en el párrafo 1 del artículo E, dado que en su opinión la definición adoptada de "porteador efectivo" era manifiestamente inadaptada para la situación prevista en el artículo E, que de hecho trataba de dos porteadores autónomos.

D. Examen del informe del Grupo de Redacción

134. El Grupo de Trabajo examinó el informe del Grupo de Redacción que precede y aprobó los proyectos de disposiciones propuestos[83].

[82] Véase la parte V del segundo informe del Secretario General (A/CN.9/76/Add.1), Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 4.

[83] Véase la nota 81 *supra*.

135. Respecto del párrafo 2 del artículo D de las disposiciones sobre la responsabilidad respectiva del porteador contratante y el porteador efectivo, un representante opinó que el proyecto de disposición era inadecuado para determinar si el armador que interviene en un fletamento por tiempo es un "porteador" respecto de un contrato de transporte celebrado entre el fletador y un cargador. Este problema debía resolverse de conformidad con la legislación nacional, fuera del ámbito del Convenio. Si en efecto los proyectos de disposiciones propuestos tenían por finalidad atribuir al armador en un fletamento por tiempo la responsabilidad de un porteador efectivo respecto de un contrato de transporte entre el fletador y un tercero, dicho representante se opondría enérgicamente a tal solución y se reservaría su posición sobre el particular. El mencionado representante propuso el siguiente texto:

"1. Se entiende por porteador el propietario, el fletador o cualquier otra persona que celebra un contrato de transporte con un cargador.

"2. Cuando el fletador de un buque expida un conocimiento de embarque en virtud de una póliza de fletamento, únicamente dicho fletador será el porteador a los efectos del presente Convenio y cualquier estipulación del conocimiento de embarque que tenga por objeto denegar su calidad de porteador será nula y sin efecto."

136. En respuesta a las observaciones anteriores, dos representantes manifestaron que los proyectos de disposiciones no tenían por finalidad alterar la relación entre el armador y un fletador en virtud de una póliza de fletamento. Esos representantes hicieron una referencia concreta al párrafo 4 del artículo D, según el cual nada de lo dispuesto en dicho artículo puede menoscabar la relación contractual entre un porteador contratante y un porteador efectivo.

VIII. Definición de "buque"

A. Introducción

137. En la sección D de la parte V del segundo informe del Secretario General[84] se examinaba la definición de "buque" que figuraba en el Convenio de Bruselas de 1924. El apartado *d*) del artículo 1 de este Convenio establece que

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

138. En el segundo informe del Secretario General se decía que la cuestión que había surgido con esta definición guardaba relación no sólo con el tipo de embarcación al que se aplicaba el Convenio de Bruselas, sino también con la cuestión de si se aplicaba o no el Convenio durante las operaciones de carga y descarga. Esta última cuestión fue examinada en el tercer período de sesiones del Grupo de Trabajo, que aprobó la revisión del apartado *d*) del artículo 1 destinada a precisar el período de aplicación del Convenio[85].

139. En el segundo informe del Secretario General se afirmaba que la revisión del apartado *d*) del artículo 1, que extendía el ámbito de aplicación del Convenio al "período durante el cual las mercancías están bajo custodia del porteador", resolvía las dudas que el Convenio de 1924 había suscitado sobre si éste se aplicaba o no a las operaciones con barcazas o gabarras realizadas por el porteador en virtud del contrato de transporte.

B. Examen por el Grupo de Trabajo

140. Algunos representantes manifestaron que, en su opinión, debiera suprimirse la definición de "buque" porque, con arreglo a la revisión de la disposición del Convenio relativa al período de duración de la responsabilidad del porteador (apartado *e*) del artículo 1 del Convenio de Bruselas de 1924), el porteador sería responsable por el período durante el cual las mercancías estuvieran bajo su custodia. La referida revisión del apartado *e*) del artículo 1, aprobada por el Grupo de Trabajo, no planteaba los problemas que surgían con el Convenio de 1924, sobre cuál era el momento en que se cargaban las mercancías en el buque o se descargaban de él.

141. Muchos representantes opinaron que debería aplazarse hasta otro período de sesiones la decisión de mantener o suprimir la definición de "buque". Por sugerencia de algunos representantes, el Grupo de Trabajo decidió colocar entre corchetes la definición de "buque" del apartado *d*) del artículo 1 del Convenio de Bruselas de 1924 para indicar que el Grupo de Trabajo deseaba dejar en suspenso la cuestión hasta una fase posterior de su labor de redacción. A este respecto se señaló que convendría aplazar una decisión sobre esta definición hasta que se resolviera si se utilizaría la palabra "buque" en las disposiciones del Convenio en forma tal que justificara la inclusión de una definición de "buque".

IX. Labor futura

Fecha y lugar de los períodos de sesiones séptimo y octavo

142. El Grupo de Trabajo estudió la cuestión de las fechas de sus períodos de sesiones séptimo y octavo.

143. Se sugirió que, a fin de acelerar la terminación de su labor, el séptimo período de sesiones se celebrase durante el año en curso, es decir, a finales del verano o en el otoño de 1974. Se señaló que, con arreglo al sistema de rotación que había seguido el Grupo de Trabajo, el séptimo período de sesiones se celebraría en la Sede de las Naciones Unidas, en Nueva York.

144. La Secretaría informó al Grupo de Trabajo de que, en vista del muy recargado programa de reuniones periódicas y grandes conferencias especiales ya previsto para el segundo semestre de 1974, sería imposible celebrar un período de sesiones en Nueva York en agosto de 1974 y que tal reunión no podría verificarse de septiembre a diciembre de 1974 en Nueva York porque en esos meses se celebraba el período de sesiones ordinario de la Asamblea General.

---

[84] A/CN.9/76/Add.1, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 4.

[85] Informe sobre el tercer período de sesiones, párr. 14 1); Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV; Compilación, parte B.

145. Se mencionó la posibilidad de celebrar el séptimo período de sesiones en Ginebra durante el otoño o el invierno de 1974. La Secretaría indicó que las fechas en que se podría verificar ese período de sesiones en Ginebra con un costo mínimo serían del 25 de noviembre al 6 de diciembre de 1974. Se advirtió, sin embargo, que ello no sería factible, porque ya se había previsto para parte de ese período otras dos reuniones en la esfera de la reglamentación marítima. A continuación la Secretaría comunicó que el período de sesiones podría tener lugar en Ginebra del 30 de septiembre al 11 de octubre, pero que sería necesario contratar personal para tal fin, lo que entrañaría consecuencias financieras que habrían de exponerse durante el séptimo período de sesiones de la Comisión (Nueva York, 13 a 17 de mayo de 1974).

146. La mayoría de los representantes opinaron que era importante terminar la labor actual cuanto antes. Se indicó que se necesitarían dos períodos de sesiones, cada uno de dos semanas, y que los largos intervalos entre las sesiones redundaban en menoscabo de la continuidad de la labor y retrasaban la presentación de normas revisadas a la Comisión. Dichos representantes sugirieron, en consecuencia, que el séptimo período de sesiones se celebrase en Ginebra del 30 de septiembre al 11 de octubre y que el octavo período de sesiones se celebrase en Nueva York durante enero o febrero de 1975. En cambio, algunos representantes se opusieron a la primera sugerencia y mencionaron el costo suplementario que ello entrañaría para las Naciones Unidas y para sus gobiernos, así como la dificultad de recibir los estudios de la Secretaría antes del comienzo del período de sesiones. Uno de estos representantes declaró que no se oponía a la celebración de dos períodos de sesiones en 1975, en épocas que no supusieran grandes gastos extraordinarios, e indicó que esta solución no retrasaría indebidamente la terminación del trabajo. Un representante manifestó que su aceptación de las fechas enunciadas *supra* estaba subordinada a que la Comisión aprobase la decisión del Grupo de Trabajo. Quedó entendido, en general, que solamente la Comisión podía tomar una decisión definitiva al respecto en su séptimo período de sesiones, tras la correspondiente exposición de las consecuencias financieras.

147. El Grupo de Trabajo decidió recomendar a la Comisión que sus dos próximos períodos de sesiones se celebrasen en las fechas y lugares siguientes:

el séptimo período de sesiones, en Ginebra, del 30 de septiembre al 11 de octubre de 1974, y el octavo período de sesiones, en Nueva York, en enero o febrero de 1975.

Temas que habrán de examinarse en el séptimo período de sesiones

148. Se señaló a la atención de los representantes la decisión adoptada por el Grupo de Trabajo en su quinto período de sesiones, según la cual entre las materias por examinar en el séptimo período de sesiones debían figurar las siguientes[86]: 1) contenido del contrato de transporte marítimo de mercancías; 2) validez y efecto de las cartas de garantía; 3) efecto jurídico del conocimiento de embarque para la protección del comprador de buena fe del conocimiento de embarque. Se indicó que, en cumplimiento de una solicitud formulada por el Grupo de Trabajo en su quinto período de sesiones, el Secretario General había distribuido un cuestionario sobre las cuestiones anteriores y que las respuestas a dicho cuestionario se reproducían en el documento A/CN.9/WG.III/L.2. También se señaló a la atención de los representantes que, con arreglo a lo decidido por el Grupo de Trabajo, se había aplazado el examen de algunas cuestiones.

149. El Grupo de Trabajo decidió que en su séptimo período de sesiones examinaría las materias mencionadas en el párrafo 148 *supra*, junto con cualesquiera otros temas cuyo estudio fuese necesario para terminar el examen inicial de las normas revisadas del Convenio de Bruselas de 1924 y el Protocolo de 1968, en cumplimiento del mandato de la Comisión.

150. Para facilitar su labor durante el séptimo período de sesiones, el Grupo de Trabajo invitó a sus miembros y a las organizaciones internacionales interesadas a que presentasen las demás sugerencias y propuestas que desearan ver examinadas en relación con las cuestiones enunciadas en el párrafo 148 *supra*, y con cualesquiera otros temas que, en su opinión, hubiesen de estudiarse antes de terminar la revisión inicial de las normas de La Haya por el Grupo de Trabajo. Se pidió que esas propuestas y sugerencias se transmitieran a la Secretaría antes del 1° de junio de 1974, para que pudieran analizarse y distribuirse a los miembros del Grupo de Trabajo antes del comienzo del séptimo período de sesiones.

151. El Grupo de Trabajo pidió asimismo al Secretario General que preparase un informe sobre las cuestiones enunciadas en el párrafo 148 y que lo distribuyera con antelación al comienzo del séptimo período de sesiones. Además, el Grupo de Trabajo pidió al Secretario General que examinase en dicho informe una posible definición de "contrato de transporte", así como la situación, respecto del porteador, de la persona autorizada para proceder a la recepción de las mercancías[87].

152. El Grupo de Trabajo decidió que, en relación con el "contenido del contrato de transporte", el informe enfocase el contenido del conocimiento de embarque o de otro documento que acredite el contrato de transporte, teniendo presente que tal vez fueran necesarias distintas disposiciones para abarcar los diversos tipos de documento. En especial, parecería necesario exigir que el conocimiento de embarque contuviera información distinta de la requerida en relación con los documentos de transporte de tipo más simple.

153. Se pidió asimismo a la Secretaría que preparase, con anticipación al próximo período de sesiones, una nueva compilación de textos con la inclusión de los que fueron aprobados en este período de sesiones.

---

[86] Informe del Grupo de Trabajo sobre su quinto período de sesiones (A/CN.9/76), párr. 77, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 5.

[87] Véase la nota 1, Notas sobre los proyectos de disposiciones propuestos, en la parte VII del informe del Grupo de Redacción sobre la definición del porteador y disposiciones conexas, párr. 133 *supra*.

ANEXO

Compilación de proyectos de disposiciones sobre la responsabilidad de los porteadores, aprobados por el Grupo de Trabajo

(Aprobados por el Grupo de Trabajo en sus períodos de sesiones tercero, cuarto y quinto)*

NOTA DE LA SECRETARÍA

INDICE

	Página
INTRODUCCIÓN	144
PROYECTOS DE DISPOSICIONES APROBADOS POR EL GRUPO DE TRABAJO	144
A. Definición de "mercancías"	144
B. Período durante el cual el porteador es responsable	145
C. Responsabilidad por la carga sobre cubierta	145
D. Reglas básicas que regulan la responsabilidad del porteador	145
E. Plazo de prescripción	145
F. Salvamento de vidas humanas y de mercancías en el mar	145
G. Cláusulas de elección del foro	146
H. Cláusulas de arbitraje	146
I. Transbordo	146
J. Limitación de responsabilidad	147

INTRODUCCIÓN

1. En su cuarto período de sesiones, la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) decidió "que dentro del tema prioritario de la reglamentación internacional del transporte marítimo la cuestión que ha de estudiarse por el momento es la de los conocimientos de embarque" y convino en los temas cuya revisión y ampliación debían considerarse[a].

2. En su quinto período de sesiones, la Comisión declaró que consideraba "que el Grupo de Trabajo debe dar prioridad en su labor a la cuestión básica de la responsabilidad del porteador" y, a tal efecto, recomendó que el Grupo de Trabajo tuviera presente la posibilidad de preparar, en su caso, una nueva convención, en lugar de limitarse a revisar y ampliar las normas del Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento (Convenio de Bruselas de 1924) y del Protocolo de Bruselas de 1968[b].

3. En sus períodos de sesiones tercero, cuarto y quinto, el Grupo de Trabajo examinó los temas incluidos en su programa de trabajo para esos períodos[c]. A solicitud del Grupo de Trabajo, el Secretario General preparó dos informes que sirvieron como documentos de trabajo para los tres períodos de sesiones[d]. Igualmente, a petición del Grupo de Trabajo, se presentaron dos cuestionarios a los Gobiernos y a las organizaciones internacionales que realizaban actividades en esa esfera y se utilizaron las respuestas en la preparación de los informes del Secretario General.

4. La presente compilación contiene los proyectos de disposiciones de la Convención sobre la responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga, preparados en los períodos de sesiones tercero, cuarto y quinto del Grupo de Trabajo, por el Grupo de Redacción, y aprobados por aquél.

5. Por razones de conveniencia, el orden de los proyectos de disposiciones sigue en general en esta compilación el modelo del Convenio de Bruselas de 1924. Las disposiciones correspondientes de ese Convenio se citan entre paréntesis inmediatamente después del título explicativo de la disposición. El orden definitivo de los proyectos de disposiciones dependerá de la decisión del Grupo de Trabajo sobre la forma de las nuevas reglas. En ciertos casos en que el Convenio de Bruselas de 1924 no contiene una regla equivalente, la disposición propuesta está colocada en el lugar que se considera más adecuado.

6. A fin de dar al lector la imagen más clara posible de la labor realizada hasta el presente por el Grupo de Trabajo, sólo se incluyen en esta compilación los textos que ya han sido aprobados o, entre corchetes para significar que no tienen la aprobación general, los que han sido preparados. En las notas respectivas figuran las referencias a los párrafos de los informes del Grupo de Trabajo que contienen las distintas disposiciones propuestas. Las notas contienen referencias al debate en el Grupo de Trabajo en pleno, sobre cada disposición propuesta por el Grupo de Redacción. Esas notas indican también los motivos concretos expresados por el Grupo de Trabajo para dejar entre corchetes varias disposiciones.

PROYECTOS DE DISPOSICIONES APROBADOS POR EL GRUPO DE TRABAJO

A. *Definición de "mercancías"*

(artículo 1, apartado *c*) del Convenio de Bruselas de 1924)

[Revisión del artículo 1, apartado *c*), "mercancías"][e]

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

---

* La presente compilación no comprende las decisiones tomadas por el Grupo de Trabajo en su sexto período de sesiones.

[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; Anuario de la CNUDMI, vol. II: 1971, primera parte, II, A.

[b] 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), párr. 51; Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, primera parte, II, A.

[c] Los dos primeros períodos de sesiones del Grupo de Trabajo se relacionaron con cuestiones de organización y de procedimiento. Informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su segundo período de sesiones, celebrado en Ginebra del 22 al 26 de marzo de 1971 (A/CN.9/55); Anuario de la CNUDMI, vol. II: 1971, segunda parte, III.

[d] 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. Segundo informe del Secretario General sobre la responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque (A/CN.9/76/Add.1); Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 4.

[e] Informe del Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo sobre la labor realizada en su tercer período de sesiones, celebrado en Ginebra del 31 de enero al 11 de febrero de 1972 (citado aquí como Grupo de Trabajo, informe sobre el tercer período de sesiones (A/CN.9/63)), párr. 25 1), Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV. El proyecto fue aprobado por el Grupo de Trabajo (párr. 26).

[f] El párrafo 34 del informe del Grupo de Trabajo sobre su tercer período de sesiones dice así: "En vista de la falta de acuerdo sobre la forma en que debía abordarse la cuestión de los animales vivos, el Grupo de Trabajo decidió aplazar toda decisión sobre la materia."

B. *Período durante el cual el porteador es responsable* (artículo 1 *e*) del Convenio de Bruselas de 1924)

[Revisión del artículo 1, apartado *e*), "Transporte de mercancías"][g]

i) "Transporte de mercancías" comprende el período durante el cual las mercancías están bajo custodia del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga.

ii) Para los efectos del apartado i), se entenderá que las mercancías están bajo la custodia del porteador desde el momento en que éste las haya recibido hasta el momento en que las haya entregado:

a) Poniéndolas en poder del consignatario;

b) En los casos en que el consignatario no reciba las mercancías, poniéndolas a disposición del consignatario de conformidad con el contrato, la ley o los usos aplicables en el puerto de descarga; o

c) Poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quien, según la ley o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías.

iii) La mención del porteador o del consignatario en los anteriores párrafos i) y ii) comprende también a los empleados, los agentes y otras personas que actúen según instrucciones del porteador o del consignatario, respectivamente.

C. *Responsabilidad por la carga sobre cubierta*

[Posible adición al artículo][h]

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

D. *Reglas básicas que regulan la responsabilidad del porteador* (reemplazan al artículo 3, apartados 1) y 2); al artículo 4, apartado 1), y al artículo 4, apartado 2), del Convenio de Bruselas de 1924)

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.

2. El porteador responderá en caso de incendio, siempre que el demandante demuestre que el incendio se produjo por culpa o negligencia del porteador, sus auxiliares o agentes.

3. Cuando la culpa o negligencia del porteador, sus auxiliares o agentes concurra con otra causa en la pérdida o daños de las mercaderías, el porteador sólo será responsable por la parte de la pérdida o daños atribuibles a dicha culpa o negligencia, pero deberá demostrar el importe de la pérdida o daños no atribuibles a ella (a la culpa)[j].

E. *Plazo de prescripción* (artículo 3, apartado 6), del Convenio de Bruselas de 1924; artículo 1, apartados 2) y 3), del Protocolo de Bruselas de 1968)

Artículo F[k]

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

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

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

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

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

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

F. *Salvamento de vidas humanas y de mercancías en el mar* (reemplaza al artículo 4, apartado 4), del Convenio de Bruselas de 1924)

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

---

[g] Grupo de Trabajo, informe sobre el tercer período de sesiones, párr. 14 1), Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV. El Grupo de Trabajo aceptó la revisión del artículo 1, apartado *e*), y decidió asimismo: "*c*) suprimir el artículo VII de las Reglas de La Haya por estimar que era incompatible con la mencionada revisión del artículo I *e*), y que, en vista de tal revisión, no era necesaria ninguna nueva disposición" (párr. 15). Algunos representantes expresaron sus reservas acerca de esa supresión (párr. 17).

[h] Grupo de Trabajo (*ibid.*), párr. 25 2), Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV.

[i] Grupo de Trabajo, informe sobre el tercer período de sesiones, párr. 25 2), Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV. La nota 17 dice así: "Como se hace observar en el párrafo 28 *infra*, el Grupo de Trabajo no llegó a un acuerdo sobre esta disposición y consideró que debía examinarla en un período de sesiones futuro."

[j] Informe del Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo sobre la labor realizada en su cuarto período (extraordinario) de sesiones, celebrado en Ginebra, del 25 de septiembre al 6 de octubre de 1972 (citado aquí como Grupo de Trabajo, informe sobre el cuarto período de sesiones (A/CN.9/74), párr. 28 3). Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, I. La mayoría de los miembros del Grupo de Trabajo apoyó este texto (párr. 36).

[k] Informe del Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo, sobre la labor realizada en su quinto período de sesiones, celebrado en Nueva York, del 5 al 16 de febrero de 1973 (citado aquí como Grupo de Trabajo, informe sobre el quinto período de sesiones) (A/CN.9/76), párr. 65 1), Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 5. El proyecto de disposición fue aprobado por la mayoría de los miembros del Grupo de Trabajo (párr. 66).

[l] Grupo de Trabajo, informe sobre el quinto período de sesiones (*ibid.*), párr. 54 2). El proyecto de disposición fue aprobado por el Grupo de Trabajo (párr. 55).

G. *Cláusulas de elección del foro* (no existe una disposición equivalente en el Convenio de Bruselas de 1924)

[Proyecto de disposición propuesto][m]

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

a) El establecimiento principal o, a falta de éste, la residencia habitual del demandado;

b) El lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por cuyo conducto se haya celebrado el contrato;

c) El puerto de carga;

d) El puerto de descarga;

e) Un lugar designado en el contrato de transporte.

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

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

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

Párrafo C. 1) Cuando se haya planteado una acción ante un tribunal competente con arreglo al párrafo A o cuando tal tribunal haya dictado fallo, no podrá iniciarse ninguna nueva acción entre las mismas partes y por las mismas razones a menos que el fallo dictado por el tribunal ante el que se planteó la primera acción no pueda ejecutarse en el país en que se entabla el nuevo procedimiento.

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

3) No se considerará, para los efectos del presente artículo, que el traslado de una acción a otro tribunal del mismo país equivale a entablar una nueva acción.

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

H. *Cláusulas de arbitraje* (no existe una disposición equivalente en el Convenio de Bruselas de 1924)

[Proyecto de disposición propuesto][n]

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el presente artículo, será permisible toda cláusula o acuerdo por el que se sometan a arbitraje las controversias que puedan surgir en relación con un contrato de transporte.

2. El procedimiento arbitral se incoará, a opción del demandante, en uno de los siguientes lugares:

a) Un lugar de un Estado en cuyo territorio esté situado:

i) El puerto de carga o el puerto de descarga, o

ii) El principal establecimiento del demandado o, de no existir tal establecimiento, la residencia ordinaria del demandado, o

iii) El lugar en que se celebró el contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por cuyo conducto se celebrase el contrato; o

b) Cualquier otro lugar designado en la cláusula o acuerdo de arbitraje.

3. El árbitro, árbitros o tribunal arbitral aplicarán las normas del presente Convenio.

4. Las disposiciones de los párrafos 2 y 3 del presente artículo se considerarán como parte integrante de toda cláusula o acuerdo de arbitraje, y toda expresión de tal cláusula o acuerdo que sea incompatible con ellas será nula y no surtirá efecto.

5. Ninguna de las disposiciones del presente artículo afectará a la validez de un acuerdo de arbitraje celebrado por las partes después de formularse la reclamación basada en el contrato de transporte.

I. *Transbordo* (no existe una disposición equivalente en el Convenio de Bruselas de 1924)

Artículo D[o]

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

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

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

4. Nada de lo dispuesto en este artículo irá en perjuicio de cualquier derecho de recurso que pueda existir entre el porteador y el porteador efectivo.

Artículo E

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

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

[m] Grupo de Trabajo, informe sobre el tercer período de sesiones, Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV, párr. 39 3). El grupo de Trabajo aprobó el informe del Grupo de Redacción que contenía el proyecto de disposición sobre las cláusulas de elección del foro (párr. 40).

[n] Grupo de Trabajo, informe sobre el cuarto período de sesiones, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 1, párr. 47 2). El proyecto de disposición propuesto fue aprobado por la mayoría de los miembros del Grupo de Trabajo (párr. 48).

[o] Grupo de Trabajo, informe sobre el quinto período de sesiones, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 5, párr. 38 2). El Grupo de Trabajo aprobó el proyecto de artículo D (párr. 39).

[p] En el párr. 43 del informe (*ibid.*) se dice que "Se decidió incluir el informe del Grupo de Redacción en la forma en que había sido presentado al Grupo de Trabajo (con sujeción a la colocación de corchetes al comienzo y el fin del texto del artículo E), pero con la indicación de que eran más los miembros del Grupo de Trabajo que se oponían al párrafo 2 del artículo E que los que favorecían su inclusion."

J. *Limitación de responsabilidad* (artículo 4, apartado 5), del Convenio de Bruselas de 1924; artículo 2 del Protocolo de Bruselas de 1968)

Artículo A[q]

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

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

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

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

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

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

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

Artículo B

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

2. Si se ejerce tal acción contra un empleado o agente del porteador, tal empleado o agente podrá prevalerse de las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad que el porteador pueda invocar conforme al presente Convenio si demuestra que actuó en el ejercicio de sus funciones.

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

Artículo C

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

[q] Grupo de Trabajo, informe sobre el quinto período de sesiones (Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 5), párr. 26 2). Esos proyectos de disposición propuestos fueron aprobados por el Grupo de Trabajo (párr. 27).

[r] En el párrafo 26 9) (*ibid.*), el informe del Grupo de Redacción señala lo siguiente:

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

2. Informe del Secretario General

*Tercer informe sobre responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque (A/CN.9/88/Add.1)**

INDICE

	Párrafos
INTRODUCCIÓN GENERAL	1–7
PARTE I: RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR MARÍTIMO POR DEMORA	1–38
A. Introducción	1–2
B. Bases para el resarcimiento por demora en la legislación y en la práctica actuales	3–5
C. Efectos del proyecto de disposición sobre la responsabilidad básica del porteador en relación con la demora	6–7
D. Comparación con otros convenios de transporte	8–12
E. Proyecto de propuesta para establecer la responsabilidad del porteador en caso de demora	13–15
F. Definición de la demora	16–21
G. Aplicación de la limitación de las normas de responsabilidad a la demora	22–32
H. Presunción de pérdida de la carga demorada. Recuperación subsiguiente	33–38
PARTE II: AMBITO GEOGRÁFICO DE APLICACIÓN DEL CONVENIO	1–37
A. Introducción	1–2
B. Disposición por la que se define el ámbito del Convenio de Bruselas de 1924	3–5
C. Proyecto Rijeka/Estocolmo sobre ámbito de aplicación	6–8
D. Disposición del Protocolo de Bruselas de 1968 en que se define el ámbito de aplicación del Convenio	9–12

* 12 de abril de 1974.