

2. Cuarto informe del Secretario General sobre responsabilidad de los portadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque (A/CN.9/96/Add.1)*

INDICE

	<i>Párrafos</i>		<i>Párrafos</i>
INTRODUCCION GENERAL	1-4	CAPITULO II. Documentos distintos de los conocimientos de embarque, que constituyan prueba del contrato de transporte	68-74
PARTE I. CONTENIDO Y EFECTO JURIDICO DE LA EMISION DE CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE U OTROS DOCUMENTOS QUE CONSTITUYAN PRUEBA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE	1-74	A. El derecho actual	68-69
INTRODUCCION	1-2	B. Otros enfoques posibles	70-74
CAPITULO I. Conocimientos de embarque	3-67	<i>Anexo a la Parte I</i>	
A. Disposiciones del Convenio de Bruselas de 1924 y del Protocolo de Bruselas de 1968 concernientes al contenido y efecto jurídico de los conocimientos de embarque	3	1) Nuevas definiciones propuestas en la Parte I	
B. Ambigüedades de las normas actuales y aclaraciones que se sugieren	4-67	2) Propuesta estructura de los proyectos de artículos sobre el contenido y efecto jurídico de los documentos que constituyan prueba del contrato de transporte	
1) Significado del término "conocimiento de embarque"	4-13	PARTE II. VALIDEZ Y EFECTO DE LAS CARTAS DE GARANTIA	1-27
2) Disposición introductoria del párrafo 3º del artículo 3	14-15	A. Introducción	1
3) Apartado a) del párrafo 3º del artículo 3	16-17	B. Derecho y práctica corrientes	2-10
4) Apartado b) del párrafo 3º del artículo 3	18-25	1) Por qué se emiten cartas de garantía	2-7
5) Apartado c) del párrafo 3º del artículo 3	26-30	2) Consecuencias jurídicas en las cartas de garantía	8-10
6) Cláusula general del párrafo 3º del artículo 3	31-37	C. Posibles criterios respecto de la validez y efecto de las cartas de garantía	11-27
7) Carga a granel	38-39	1) Falta de disposición alguna, en el Convenio, sobre el tema de las cartas de garantía	12-15
8) Carga en contenedores	40-41	2) Invalidación de las cartas de garantía	16-23
9) Posibles adiciones a la lista de requisitos de los conocimientos de embarque	42-52	a) Disposición en el Convenio por la que se invalidan todas las cartas de garantía expedidas por el cargador al portador	20-21
a) Nombre del porteador contratante	44-47	b) Disposición en la Convención por la que se invalidan las cartas de garantía expedidas a cambio de declaraciones incorrectas u omisión de información en los conocimientos de embarque	22-23
b) Lugar y fecha de expedición del conocimiento de embarque	48-50	3) Plena responsabilidad del porteador con respecto a terceros en caso de conocer declaraciones falsas u omisiones	24-27
c) Otros posibles requisitos en materia de datos	51-52	PARTE III. DEFINICION DEL CONTRATO DE TRANSPORTE Y SITUACION JURIDICA DEL CONSIGNATARIO	1-14
10) Conocimiento de embarque "Embarcado" - párrafo 7º del artículo 3	53-56	A. Introducción	1-2
11) Contenido del conocimiento de embarque como prueba contra el porteador - párrafo 4º del artículo 3	57-65	B. Definición del "contrato de transporte"	3-8
a) Derecho actual	57-58	C. Relación jurídica entre el porteador y la persona autorizada para recibir las mercancías	9-14
b) Revisión del párrafo 4º del artículo 3 del Convenio de 1924	59		
c) Revisión del párrafo 1 del artículo 1 del Protocolo de 1968	60-61		
d) Efecto de la omisión de información requerida en los conocimientos de embarque	62-65		
12) Indemnización del cargador - artículo 3 5)	66-67		

* 27 de enero de 1975.

Introducción general

1. El presente estudio es el cuarto de una serie de informes preparados por el Secretario General¹ para asistir a la labor que, sobre reglamentación internacional del transporte marítimo, realiza la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI). Durante su cuarto período de sesiones, la CNUDMI decidió crear un Grupo de Trabajo ampliado sobre la Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo² y resolvió asimismo que

“... las reglas y prácticas relativas a los conocimientos de embarque, incluidas las contenidas en el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos (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”³.

¹ 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, anexo), fue preparado para asistir al Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo (en adelante denominado “Grupo de Trabajo”) durante sus períodos tercero y cuarto (extraordinario) de sesiones. Dicho informe se ocupaba de los siguientes temas: período de responsabilidad del porteador; responsabilidad por cargas sobre cubierta y animales vivos; cláusulas de los conocimientos de embarque por las que se limita a un foro determinado la jurisdicción por reclamaciones; y planteamientos de las decisiones básicas en la política de distribución de los riesgos entre el propietario de la carga y el porteador. 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), fue preparado para asistir al Grupo de Trabajo durante su quinto período de sesiones. El segundo informe abarcaba los siguientes temas: limitación unitaria de responsabilidad; transbordo; cambio de ruta; el plazo de prescripción; definiciones del artículo 1 del Convenio; y eliminación de las cláusulas nulas de los conocimientos de embarque. El tercer informe del Secretario General sobre responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque (A/CN.9/88/Add.1, Anuario de la CNUDMI, vol. V: 1974, segunda parte, III, 2), fue preparado para asistir al Grupo de Trabajo durante su sexto período de sesiones. En el tercer informe se estudiaban los siguientes asuntos: demora; ámbito geográfico de aplicación del convenio; ámbito documentario del convenio; y cláusulas nulas de los conocimientos de embarque.

² *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).

³ *Ibid.* En su séptimo período de sesiones, la Comisión decidió que el Grupo de Trabajo prosiguiese con su labor con arreglo al mandato establecido por la Comisión en el cuarto período de sesiones de ésta. (Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su séptimo período de sesiones (13 a 17 de mayo de 1974), *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo noveno período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/9617)*, párr. 53, Anuario de la CNUDMI, vol. V: 1974, primera parte, II, A).

2. En su sexto período de sesiones, el Grupo de Trabajo decidió que en su séptimo período de sesiones examinaría, entre otras cosas, los siguientes temas: el contenido del contrato de transporte marítimo de mercancías, la validez y efecto de las cartas de garantía y la protección del comprador de buena fe del conocimiento de embarque⁴. En ese período de sesiones el Grupo de Trabajo pidió al Secretario General que preparase un informe relativo a estas cuestiones, y que asimismo 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”⁵.

3. Este informe se presenta en respuesta a la solicitud del Grupo de Trabajo, mencionada en el párrafo 2. En la Parte I se examina el tema del contenido y efecto jurídico de los documentos que constituyan prueba del contrato de transporte; en la Parte II se estudia la validez y efecto de las cartas de garantía; y en la Parte III se examinan las posibles definiciones de los términos “contrato de transporte” y “consignatario” y se analiza la situación jurídica en que se encuentra, respecto del porteador, la persona autorizada para proceder a la recepción de las mercancías.

4. El Secretario General distribuyó a los Gobiernos y a las organizaciones internacionales interesadas un cuestionario sobre los temas relativos al contenido de los documentos que constituyan prueba del contrato de transporte, la validez y efecto de las cartas de garantía y la protección del comprador de buena fe del conocimiento de embarque. Las respuestas recibidas por la Secretaría, así como un ejemplar del cuestionario, se pusieron a disposición del Grupo de Trabajo en los documentos A/CN.9/WG.III/L.2 y A/CN.9/WG.III/L.2/Add.1 y Add.2. Además, en respuesta a un cuestionario complementario, la Secretaría recibió una nota concerniente a una posible definición del término “contrato de transporte” y a la relación jurídica entre el porteador y la persona autorizada para proceder a la recepción de las mercancías; esta respuesta figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.18. Los comentarios y respuestas recibidos por la Secretaría se mencionan en las partes pertinentes del presente informe.

⁴ Informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones, celebrado en Ginebra del 4 al 20 de febrero de 1974 (en adelante denominado Grupo de Trabajo, informe sobre el sexto período de sesiones) (A/CN.9/88, Anuario de la CNUDMI, vol. V: 1974, segunda parte, III, 1), párrs. 148-49. Los proyectos de disposición aprobados por el Grupo de Trabajo durante sus primeros seis períodos de sesiones, pueden encontrarse en el documento A/CN.9/WG.III/WP.16 (Compilación revisada de proyectos de disposiciones sobre la responsabilidad del porteador: Nota de la Secretaría).

⁵ Grupo de Trabajo, informe sobre el sexto período de sesiones, párr. 151.

Parte I. Contenido y efecto jurídico de la emisión de conocimientos de embarque u otros documentos que constituyan prueba del contrato de transporte

Artículo 3

INTRODUCCION

1. En su sexto período de sesiones, el Grupo de Trabajo decidió que en el séptimo período de sesiones examinaría, entre otros temas, el contenido del contrato de transporte marítimo de mercancías y la protección del comprador de buena fe del conocimiento de embarque¹, y pidió al Secretario General que preparase un informe relativo, entre otras cosas, a estos temas². El Grupo de Trabajo decidió además que este 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 del tipo más simple"³.

2. El tema en estudio abarca dos problemas distintos: primero, el contenido y efecto jurídico del documento denominado "conocimiento de embarque"; segundo, la elaboración de normas sobre el contenido y efecto jurídico de otros documentos menos formales que constituyen prueba del contrato de transporte. En el capítulo I de este informe se estudiarán las normas aplicables a los conocimientos de embarque. En el capítulo II se examinará el posible desarrollo de normas relativas al contenido y efecto jurídico de cualesquiera documentos distintos de los "conocimientos de embarque" que puedan emitirse como prueba del contrato de transporte.

Capítulo I. Conocimientos de embarque

A. DISPOSICIONES DEL CONVENIO DE BRUSELAS DE 1924 Y DEL PROTOCOLO DE BRUSELAS DE 1968 CONCERNIENTES AL CONTENIDO Y EFECTO JURIDICO DE LOS CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE

3. Las disposiciones abajo citadas corresponden al Convenio de Bruselas de 1924⁴, con excepción del pasaje subrayado al final del párrafo 4 del artículo 3, que se agregaría de conformidad con el párrafo 1, del artículo 1 del Protocolo de Bruselas de 1968⁵.

¹ Informe del Grupo de Trabajo sobre la Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones, celebrado en Ginebra del 4 al 20 de febrero de 1974 (A/CN.9/88, Anuario de la CNUDMI, vol. V: 1974, segunda parte, III, 1; en adelante denominado "Grupo de Trabajo, informe sobre el sexto período de sesiones"), párrs. 148 y 149.

² *Ibid.*, párr. 151.

³ *Ibid.*, párr. 152.

⁴ En adelante denominado "Convenio de Bruselas". Sociedad de las Naciones, *Treaty Series*, vol. CXX, No. 2764, pág. 157; Registro de Textos de Convenciones y otros instrumentos relativos al derecho mercantil internacional, vol. II, pág. 136 (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.73.V.3) (en adelante denominado *Registro de Textos*).

⁵ En adelante denominado "Protocolo de Bruselas". Protocolo por el que se modifica el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924; Bruselas, 23 de febrero de 1968; *Registro de Textos*, pág. 183.

...

3° Después de haber recibido y tomado como carga las mercancías, el porteador y el capitán o agente del porteador deberá, a petición del cargador, entregar a éste un conocimiento que exprese entre otras cosas:

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

b) O el número de bultos, o de piezas, o la cantidad o el peso, según los casos, tal como los haya consignado por escrito el cargador.

c) El estado y la condición aparentes de las mercancías. Sin embargo, ningún porteador, capitán o agente del porteador tendrá obligación de declarar o mencionar, en el conocimiento; las marcas, un número, una cantidad o un peso, cuando tenga razón fundada para suponer que no representan exactamente las mercancías actualmente recibidas por él, o que no ha tenido medios razonables de comprobar.

4° Este conocimiento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de la recepción por el porteador de las mercancías, en la forma en que aparezcan descritas conforme al párrafo tercero, a), b) y c). *Sin embargo, no será admisible la prueba en contrario cuando el conocimiento haya sido transferido a un tercero de buena fe.*

5° Se estimará que el cargador garantiza al porteador, en el momento de la carga, la exactitud de las marcas, del número, de la cantidad y del peso, en la forma en que él las consigna, y el cargador indemnizará al porteador de todas las pérdidas, daños y gastos que provengan o resulten de inexactitudes de dichos extremos. El derecho del porteador a esta indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad y sus obligaciones derivadas del contexto de transporte respecto de cualquier otra persona que no sea el cargador.

...

7° Cuando las mercancías hayan sido cargadas, se pondrá en el conocimiento que entreguen al cargador, el porteador, el capitán o el agente del porteador, si el cargador lo solicita, una estampilla que diga "Embarcado", con la condición de que si el cargador ha recibido antes algún documento que dé derecho a dichas mercancías, restituya este documento contra la entrega del conocimiento provisto de la estampilla "Embarcado". El porteador, el capitán o el agente tendrán igualmente la facultad de anotar en el puerto de embarque, sobre el documento entregado en primer lugar, el nombre o los nombres del buque o de los buques en los que las mercancías han sido embarcadas y la fecha o las fechas de embarque, y cuando dicho documento haya sido anotado en esta forma, será considerado, a los efectos de este artículo, si reúne las menciones del artículo 3, párrafo tercero, como si fuese un conocimiento con la estampilla "Embarcado".

B. AMBIGÜEDADES DE LAS NORMAS ACTUALES Y ACLARACIONES QUE SE SUGIEREN

1) Significado del término "conocimiento de embarque"

4. El término "conocimiento de embarque" no está definido ni en el Convenio de Bruselas de 1924 ni el Protocolo de 1968 relativo al mismo. Si bien la frase "conocimiento de embarque" aparece repetidas veces⁶, la única disposición que se asemeja a una definición es la que figura en el artículo 1 b) del Convenio de Bruselas, que define al "contrato de transporte" como término aplicable únicamente al "contrato de porte formalizado en un conocimiento o en cualquier documento similar que sirva como título".

5. Los términos "conocimiento de embarque" y "documento similar que sirva como título" adquieren significados diversos en distintos ámbitos jurídicos y comerciales. Como se señaló en el tercer informe del Secretario General, en algunos ámbitos, el término "conocimiento de embarque" puede incluir al conocimiento de embarque no negociable (o "straight"); análogamente, el término "documento que sirva como título" es también objeto de diversas interpretaciones⁷. En consecuencia, podría ser útil una definición más precisa del término "conocimiento de embarque", particularmente si el Grupo de Trabajo decidiese establecer, respecto del contenido y efecto jurídico de los "conocimientos de embarque", normas que difirieran de las aplicables a otros documentos menos formales que constituyen prueba del contrato de transporte.

6. Durante su sexto período de sesiones, el Grupo de Trabajo aprobó, a los efectos de sus deliberaciones, la siguiente definición provisional. "Por conocimiento de embarque se entiende un conocimiento de embarque o cualquier otro documento similar que sirva como título"⁸. Como se observará, la disposición arriba mencionada no define el término "conocimiento de embarque" salvo por su repetición y la adición de la frase "o cualquier otro documento similar que sirva como título" que está análogamente afectada por las ambigüedades arriba descritas.

7. En las respuestas de varios Estados, que enfocaron la atención en carácter negociable de los conocimientos de embarque, se propuso que el contenido requerido de los conocimientos de embarque "negociables" se ampliase y se hiciera más preciso mediante la inclusión de disposiciones respecto de la persona a cuyo favor puede emitirse el conocimiento de embarque, sobre el método para transferir los conocimientos de embarque y sobre la persona a quien el porteador debe entregar las mercancías amparadas por un conocimiento de embarque⁹. En una de las respuestas se sugería que en el convenio revisado se proporcionara "una definición del conocimiento de embarque como instru-

6 Véase artículos 1 b), 3 3º), 3 4º), 3 6º), 3 7º), 4 5º), 5, 6 y 10 del Convenio de Bruselas de 1924 y los artículos 1 1), 2 a), 2 c), 2 f), 2 h), 5 y 6 del Protocolo de 1968.

7 Véase el Tercer informe del Secretario General sobre responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque (A/CN.9/88/Add.1, Anuario de la CNUDMI, vol. V: 1974, segunda parte, III, 2), parte III, sección B, párrs. 4 a 13.

8 Informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones, párr. 48 b) ii).

9 Véase Suecia (A/CN.9/WG.III/WP.10/Add.1), Noruega (A/CN.9/WG.III/WP.10/Add.1), Australia (A/CN.9/WG.III/L.2), Checoslovaquia (A/CN.9/WG.III/L.2), Etiopía (A/CN.9/WG.III/L.2),

mento negociable"¹⁰. Cabe señalar que en la definición del término "conocimiento de embarque" no tienen por qué entrar en juego cuestiones concernientes a la atribución de derechos a los sucesivos tenedores del conocimiento de embarque cuando éste se transfiere o negocia de hecho. Es de suponer que el Grupo de Trabajo preferiría que la definición se encuadrara en el ámbito de normas que abarquen solamente los derechos que existen entre el consignatario (u otro tenedor del conocimiento de embarque) y el porteador¹¹.

8. Se ha propuesto que en el convenio revisado se incluya una disposición a los efectos de que, según el Convenio, un "conocimiento de embarque" sea expedido ya sea "a la orden" de una persona designada, o bien "al portador"¹². Al examinar esta propuesta, el Grupo de Trabajo deseará conciliar dos intereses opuestos: 1) el interés en la uniformidad y la precisión, y 2) el interés en la flexibilidad y adaptabilidad a las diversas formas de expresión utilizadas en distintos ámbitos comerciales e idiomáticos.

9. La limitación del término "conocimiento de embarque" a los documentos que lleven las cláusulas precisas de "a la orden" o "al portador" responde al primero de los intereses mencionado en el párrafo precedente. En cambio, se atendería al interés en la flexibilidad y adaptabilidad formulando en términos más generales la requerida designación del consignatario. La consecuencia esencial de disponer en el conocimiento de embarque que las mercancías deberán ser entregadas solamente "a la orden" a una persona designada o "al portador" reside en que el porteador, para estar seguro sólo podrá entregar las mercancías al poseedor del documento¹³. Es por ello por lo

Francia (A/CN.9/WG.III/L.2), Italia (A/CN.9/WG.III/L.2), Pakistán (A/CN.9/WG.III/L.2), Secretaría del Comité Jurídico Consultativo Asiático-Africano (A/CN.9/WG.III/L.2) y Unión Internacional de Seguros del Transporte (A/CN.9/WG.III/L.2). El tercer cuestionario de la CNUDMI sobre conocimientos de embarque se ocupó, entre otras cosas, del contenido y efecto jurídico de los documentos que constituyen prueba del contrato de transporte. Las respuestas a ese cuestionario pueden verse en: *Replies to the Third Questionnaire on Bills of Lading Submitted by Governments and International Organizations for Consideration by the Working Group* (de aquí en adelante denominado: *Replies to Third UNCITRAL Questionnaire*) (A/CN.9/WG.III/L.2, y Add.1 y Add.2).

10 Checoslovaquia (A/CN.9/WG.III/L.2).

11 En varias respuestas se señaló que las reglas que rigen la negociabilidad de los documentos de transporte oceánico con respecto a los derechos de los sucesivos tenedores deben vincularse con las leyes nacionales relativas a los créditos documentarios y su negociabilidad, y se expresó la opinión de que el convenio revisado no debía hacerse extensivo a tales cuestiones, que son resueltas tradicionalmente con arreglo a legislación que trata concretamente de los instrumentos negociables. Véase Bélgica (A/CN.9/WG.III/L.2), República Khmer (A/CN.9/WG.III/L.2), Países Bajos (A/CN.9/WG.III/L.2), Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (aunque sin ninguna objeción en principio) (A/CN.9/WG.III/L.2), Cámara de Comercio Internacional (A/CN.9/WG.III/L.2), Canadá (A/CN.9/WG.III/L.2/Add.1). En la respuesta del Comité Marítimo Internacional se señaló que "tal reglamentación podría muy bien ser demasiado ambiciosa en particular si se tiene en cuenta el uso cada vez menor de los conocimientos de embarque en el moderno transporte marítimo de mercancías" (A/CN.9/WG.III/L.2).

12 Véase la nota de pie de página 9 *supra*.

13 Otra consecuencia de dicha disposición, reconocida generalmente en el derecho nacional y reforzada por cláusulas específicas a tal efecto en los conocimientos de embarque, es que la persona a cuya "orden" se expida el conocimiento de embarque deberá endosarlo correctamente al transferirlo a un tercero. Además, es frecuente que los conocimientos de embarque se expidan en un número determinado de originales, con la cláusula de que las mercancías se podrán entregar al poseedor de uno de los originales.

Aunque los conocimientos de embarque rara vez se expiden "al portador", no parecer haber razones valederas para excluir tal documento de la definición de "conocimiento de embarque".

que dicho documento constituye un recurso seguro y eficaz para controlar el derecho de entrega de las mercancías mientras se encuentran en posesión del porteador. El reconocimiento del hecho de que este documento se utilizará con frecuencia en las transacciones relativas a la transferencia del "título" de las mercancías fundamenta la disposición incorporada por el Protocolo de Bruselas de 1968 en el párrafo 4º del artículo 3, que protege al consignatario o a otro tercero que haya tomado el conocimiento de embarque de buena fe.

10. El proyecto de disposición A-1, que se reproduce a continuación, refleja un intento de conciliar el interés en la uniformidad con el deseo de preservar la flexibilidad.

Proyecto de disposición A-1

Por "conocimiento de embarque" se entiende un documento que constituye prueba de [la recepción de las mercancías y] un contrato relativo a [su] transporte, por el cual un porteador se compromete a entregar las mercancías solamente a la persona en posesión del documento. Constituye tal compromiso la disposición, incluida en el documento, de que las mercancías se entregarán a la orden de una persona designada, o al portador.

11. La primera frase del borrador de disposición A-1 establece la regla general de que, en virtud de un conocimiento de embarque, un porteador se compromete a entregar las mercancías solamente a la persona en posesión del documento. Por lo tanto, un documento podría llenar los requisitos para ser considerado conocimiento de embarque si contiene disposiciones a tal efecto, incluso si no aparecen en el mismo las palabras "a la orden" o "al portador". Esta flexibilidad puede ser deseable, habida cuenta de que en algunos documentos se hace referencia "a la orden o a los cesionarios" o "a los cesionarios" del documento¹⁴ y en vista de los problemas que podrían plantearse si se adoptase una norma más rígida cuando el documento se expide en diversos idiomas que, según puede argüirse, difieren en la forma pero no en el fondo de la terminología ("a la orden" o "al portador") especificada en el Convenio. Con fines de claridad, la segunda frase del proyecto de disposición agrega que "la disposición, incluida en el documento, de que las mercancías se entregarán a la orden de una persona designada, o al portador", constituye el compromiso descrito en términos generales en la primera frase; en consecuencia, no puede haber duda alguna de que los documentos que empleasen la terminología especificada serían "conocimientos de embarque" de acuerdo con el Convenio.

12. Si el Grupo de Trabajo prefiriese dar preponderancia al concepto de uniformidad en la terminología empleada en los conocimientos de embarque, podría considerar el siguiente proyecto de disposición A-2:

Proyecto de disposición A-2

Por "conocimiento de embarque" se entiende un documento que constituye prueba de [la recepción de las

mercancías y] un contrato relativo a [su] transporte, por el cual un porteador se compromete a entregar las mercancías a la orden [o a los cesionarios] de una persona designada, o al portador.

13. Ambos proyectos de disposición, A-1 y A-2, definirían los "conocimientos de embarque" de manera compatible con la práctica comercial, es decir, como documentos que controlan la entrega de las mercancías, a la vez que evitarían las complicaciones que podrían surgir del uso de los conceptos de "negociabilidad" y "documento que sirva como título" que tienen connotaciones diversas según los diferentes sistemas jurídicos nacionales¹⁵.

2) Disposición introductoria del párrafo 3º del artículo 3

14. La disposición introductoria del párrafo 3º del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924 dice lo siguiente: "3. Después de haber recibido y tomado como carga las mercancías, el porteador y el capitán o agente del porteador deberá, a petición del cargador, entregar a éste un conocimiento que exprese, entre otras cosas:".

15. Según esta disposición, el porteador sólo está obligado a expedir un conocimiento de embarque que contenga la información requerida por el párrafo 3º del artículo 3 del Convenio de 1924 si el cargador pide al porteador que expida un conocimiento de embarque¹⁶. La flexibilidad comercial se mantiene dando al cargador la opción de decidir si desea o no que las mercancías sean amparadas por un conocimiento de embarque. La información que debe incluirse en el conocimiento de embarque, una vez que el cargador haya solicitado la expedición de ese documento, figura en el párrafo 3º del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924. En los apartados a), b), y c) del párrafo mencionado se especifican tres tipos de información requerida. En el presente informe se examinará en primer lugar cada uno de esos apartados por separado y se estudiará luego la cláusula general que figura al final del párrafo 3º del artículo 3, dado que se refiere al párrafo en su conjunto.

3) Apartado a) del párrafo 3º del artículo 3

16. De conformidad con el apartado a) del párrafo 3º del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924, el conocimiento de embarque deberá expresar:

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

¹⁵ Véanse los párrs. 5 y 7 *supra*.

¹⁶ Según Carver, "el porteador no está obligado por esta norma a entregar ningún conocimiento de embarque, ni un conocimiento de embarque que se ajuste a ella, a menos que el cargador lo solicite. Si se proporciona al cargador un conocimiento de embarque que no reúne los requisitos de la norma, y no hace reclamación alguna, los derechos de los endosatarios del conocimiento se regirán por las condiciones del mismo". T. G. Carver, *Carriage by Sea*, vol. 1, pág. 237. Véase también P. Manca, *International Maritime Law*, vol. II, Amberes, 1970, pág. 176.

¹⁴ Véase T. G. Carver, *Carriage by Sea*, vol. II, 12a. ed., Londres, 1971, págs. 1048 y 1049.

17. De conformidad con los términos del apartado *a)* del párrafo 3° del artículo 3, el porteador deberá anotar en el conocimiento de embarque “las marcas principales necesarias para la identificación de las mercancías” tal como las haya dado el cargador, con tal que las expresadas marcas aparezcan claramente “de manera que permanezcan normalmente legibles hasta el término del viaje”. Este apartado *a)* no ha sido materia de comentario en las respuestas al cuestionario de la Secretaría¹⁷ y parece que esta disposición puede mantenerse sin enmiendas de fondo. El Grupo de Trabajo podría estimar oportuno estudiar la supresión de la frase “antes de comenzar el cargamento de dichas mercancías”, dado que en los casos en los que los conocimientos de embarque se expedirán solamente después de iniciado el cargamento, no parece haber motivo para requerir que la declaración del cargador sobre las marcas sea proporcionada antes de comenzar el cargamento¹⁸.

4) Apartado *b)* del párrafo 3° del artículo 3

18. Según el apartado *b)* del artículo 3° del párrafo 3 del Convenio de Bruselas de 1924, el conocimiento de embarque deberá expresar:

“*b)* O el número de bultos, o de piezas, o la cantidad o el peso, según los casos, tal como las haya consignado por escrito el cargador.”

19. El apartado *b)* del párrafo 3° del artículo 3 exige que el porteador exprese en el conocimiento de embarque sólo aquellos datos que “haya consignado por escrito el cargador”. Además, al igual que el apartado *a)*, el apartado *b)* está sujeto a la cláusula general incluida al final del párrafo 3° del artículo 3 del Convenio de 1924, según el cual el porteador no tendrá obligación de declarar o mencionar en el conocimiento los datos proporcionados por el cargador respecto de los cuales el porteador “tenga razón fundada para suponer que no representan exactamente las mercancías actualmente recibidas por él, o que no ha tenido medios razonables de comprobar”.

20. Con respecto al apartado *b)* han surgido problemas de interpretación que pueden ejemplificarse en el siguiente caso: el cargador consigna por escrito la siguiente información: “25 sacos; peso 2.500 kilos.” Dado que el apartado *b)* establece que el porteador deberá declarar “el número de bultos, o de piezas, o la cantidad o el peso”, ¿puede el porteador en el ejemplo arriba mencionado optar por declarar en el conocimiento de embarque “25 sacos” o “2.500 kilos”, a su discreción?

21. Se plantea un segundo problema de interpretación si el porteador mencionado en dicho ejemplo declara en el conocimiento de embarque tanto “25 sacos” como “2.500 kilos”. En este caso, ¿se aplican a ambas declaraciones las reglas del párrafo 4° del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924, que obligan al porteador respecto de las declara-

ciones hechas en el conocimiento de embarque?¹⁹ O ¿queda cubierta la responsabilidad del porteador según el párrafo 4° del artículo 3 si una sola de las declaraciones es correcta (por ejemplo, 25 sacos que pesan solamente 10 libras cada uno)? Se ha insistido en esta última interpretación sobre la siguiente base: el párrafo 4° del artículo 3 da efectividad a los conocimientos de embarque “en la forma en que aparezcan descritas [las mercancías] conforme al párrafo 3°, *a)*, *b)* y *c)*”, y solamente la cantidad o el peso constituían una descripción (no ambos), dado que sólo se requiere una de conformidad con el apartado *b)*; en consecuencia, se otorga al porteador el beneficio de la opción dispuesta en el apartado *b)* aun cuando el porteador enumere la cantidad y el peso²⁰. Dicho resultado tiene una importancia práctica considerable pues manifestar en los conocimientos de embarque tanto el número de bultos como la cantidad o peso de las mercancías parece ser una práctica común²¹.

22. Por el contrario, en algunas jurisdicciones se ha sostenido que si el porteador enumera tanto el número de bultos como la cantidad o peso de las mercancías, pero no anota en el conocimiento de embarque ninguna reserva adecuada acerca de las declaraciones del cargador, de conformidad con el párrafo 4° del artículo 3 el porteador está obligado por las dos declaraciones que aparecen en el conocimiento de embarque²². Apoya este enfoque la opinión de que la frase “conforme al párrafo 3° *a)*, *b)* y *c)*”, que figura en el párrafo 4° del artículo 3, está destinada a limitar la responsabilidad del porteador a los tipos de declaraciones comprendidas en esos tres apartados, pero no lo exime de su responsabilidad por las declaraciones de este tipo cuando él las anota en el conocimiento de embarque.

23. La historia legislativa de las reglas de La Haya de 1921, que sirvieron de base para el Convenio de Bruselas de 1924, apoya la opinión de que cuando el porteador enumera en el conocimiento de embarque tanto el número de bultos como la cantidad o peso de las mercancías, debe ser responsable de ambas declaraciones de conformidad con el párrafo 4° del artículo 3. En el proyecto original de las reglas de La Haya de 1921 se exigía al porteador que enumerase: “1) el número de bultos o piezas, y 2) según los casos, el peso, la cantidad o medida”. Durante la Conferencia de La Haya de 1921 dichos requisitos fueron combinados en un solo apartado como asunto de redacción; aparentemente no se tenía intención alguna de alterar el fondo de la disposición²³.

24. Las ambigüedades relacionadas con el apartado *b)* del párrafo 3° del artículo 3 del Convenio de 1924 podrían resolverse mediante el siguiente proyecto de disposición,

¹⁹ A los fines de este ejemplo se presume que la cláusula general del párrafo 3° del artículo 3 es inaplicable y que el porteador no anotó en el conocimiento de embarque ninguna reserva a dichas declaraciones.

²⁰ Véase S. Dor, *Bill of Lading Clauses and the Brussels International Convention of 1924 (Hague Rules)*, 2a. ed., Londres, 1960, pág. 88; W. E. Astle, *Shipowner's Cargo Liabilities and Immunities*, 3a. ed., Londres, 1967, pág. 96.

²¹ Dor, *Bill of Lading Clauses and the Brussels International Convention of 1924 (Hague Rules)*, pág. 87.

²² *Ibid.*, págs. 88 y 89; también W. Tetley, *Marine Cargo Claims*, Londres, 1965, pág. 60.

²³ Véase nota de pie de página 22 *supra*.

¹⁷ A/CN.9/WG.III/L.2 y Add.1 y Add.2.

¹⁸ La cláusula general del párrafo 3° del artículo 3 en su conjunto se considera suficiente para proteger al porteador en los casos en que éste sospeche que la información proporcionada por el cargador respecto de las marcas es inexacta o cuando el porteador carezca de los medios razonables para controlar las marcas. (Para el análisis de la cláusula véanse los párrs. 31 a 37, *infra*.)

que sigue de cerca la versión original de las Reglas de La Haya de 1921:

Proyecto de disposición B

b) El número de bultos o piezas, y la cantidad o el peso, según el caso, de acuerdo con lo consignado por escrito por el cargador;

25. Como se observará, de conformidad con el proyecto de disposición B no se exigiría al porteador que exhibiese en el conocimiento de embarque tanto la cantidad como el peso de las mercancías, incluso si ambos datos fuesen consignados por el cargador; en tal caso el porteador sólo tendría que anotar el número de bultos o piezas y *o bien* la cantidad *o* el peso de las mercancías. Se propone este criterio en vista de la dificultad adicional impuesta al porteador y la posible demora en el cargamento que tendría lugar si el porteador necesitara verificar la exactitud de la declaración del cargador tanto respecto de la cantidad como del peso²⁴.

5) Apartado c) del párrafo 3º del artículo 3

26. De conformidad con el apartado c) del párrafo 3º del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924 el conocimiento de embarque debe expresar:

“c) el estado y la condición aparentes de las mercancías.”

27. Con arreglo a este apartado, a diferencia de los apartados a) y b) del párrafo 3º, la inclusión de la declaración requerida en el conocimiento de embarque no depende de que el cargador proporcione una declaración por escrito. Sin embargo, la obligación del porteador está limitada por el hecho de que solamente necesita indicar el estado y la condición “aparentes” de las mercancías.

28. La redacción actual del apartado c) es quizá algo equívoca al exigir del porteador que anote el estado y condición aparentes de las “mercancías”. En la mayoría de los casos el porteador sólo puede examinar el exterior del cargamento y, por lo tanto, sólo está en condiciones de observar y describir la condición del embalaje de las mercancías. En consecuencia, los que han interpretado el apartado c) dan por sentado que éste autoriza al porteador anotar el estado y condición aparentes de las mercancías no embaladas o la condición aparente del embalaje de las mercancías recibidas por el porteador en cajones, bultos o contenedores cerrados; normalmente, no se espera que el porteador abra los bultos para confirmar la condición de su contenido²⁵. Cabe señalar que, de conformidad con el

²⁴ Si el Grupo de Trabajo opinase que no constituye una dificultad adicional para el porteador la exigencia de que anote en el conocimiento de embarque tanto la cantidad como el peso de las mercancías cuando ambos datos son consignados por el cargador, el Grupo de Trabajo podría estimar oportuno estudiar el siguiente proyecto de disposición como alternativa en vez del proyecto de disposición B: “b) el número de bultos o piezas, la cantidad y el peso, según sea el caso, de acuerdo con lo consignado por escrito por el cargador;”.

²⁵ R. Rodière, *Traité Général de Droit Maritime*, vol. II, París, 1970, párr. 453; M. Pourcelet, *Le Transport Maritime sous Connaissance*, Montreal, 1972, pág. 24. La respuesta de Francia indica que, por lo menos en algunas jurisdicciones, se exige ya al porteador que anote cualquier inexactitud en el embalaje dado que ello afecta el “estado y condición aparentes de las mercancías”.

apartado b) del párrafo 1 del artículo 8 de la Convención CMR de 1956 (carreteras)²⁶ y en virtud del párrafo 3 del artículo 12 del Convenio CIM de 1970 (ferrocarriles)²⁷, el porteador debe verificar en el documento de transporte el estado aparente del embalaje de las mercancías. El Grupo de Trabajo podría estimar conveniente estudiar el siguiente proyecto de disposición destinado a evitar posibles dificultades futuras:

Proyecto de disposición C

c) El estado y condición aparentes de las mercancías, incluido su embalaje;

29. Existe, sin embargo, otro problema, más fundamental, concierne al embalaje de las mercancías. Las reglas básicas relativas a la responsabilidad del porteador, aprobadas por el Grupo de Trabajo durante su sexto período de sesiones²⁸, hacen responsable al porteador por los perjuicios “que resulten de la pérdida o el daño de las mercancías o de la demora en la entrega”. Si se interpreta literalmente la disposición antedicha, podría sostenerse que exige al porteador de responsabilidad por la pérdida o daños de los cajones, contenedores o bultos que contienen las mercancías²⁹. Para evitar posibles errores de interpretación en este aspecto, el Grupo de Trabajo podría considerar la posibilidad de ampliar la definición de “mercancías”³⁰ a fin de incluir los cajones, contenedores u otros embalajes de las mercancías, si fueron proporcionados por el cargador. Se podría obtener este resultado enmendando la definición de “mercancías” de la siguiente manera:

Proyecto de disposición D

2. El término “mercancías” comprende los bienes, objetos, mercaderías y artículos de cualquier clase, incluidos los animales vivos y los cajones, contenedores y otros embalajes consignados por el cargador.

30. El Grupo de Trabajo puede decidir que la aprobación del proyecto de disposición D tornaría innecesario al proyecto de resolución C, dado que el proyecto de resolución D dejaría en claro que el término “mercancías” incluye cualquier embalaje proporcionado por el cargador. Por lo tanto, al describir “el estado y la condición aparentes de las mercancías”, en el caso de tratarse de mercancías en contenedores o embaladas, el porteador tendría la obliga-

²⁶ Convención sobre el contrato de transporte internacional de mercaderías por carretera, firmado en Ginebra el 19 de mayo de 1956, Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 399, pág. 189 (en adelante denominada “Convención CMR”).

²⁷ Convenio internacional relativo al transporte de mercancías por ferrocarril (CIM), firmado en Berna el 25 de octubre de 1952, Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 241, pág. 336, según fue enmendado en 1961 y en 1970. Aunque la revisión de 1970 no está aún en vigor, dicha versión, en adelante denominada “Convención CIM de 1970”, se citará a lo largo de este informe, dado que se prevé que entrará en vigor en 1975.

²⁸ Informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones, párr. 26 a); Compilación revisada de proyectos de disposiciones sobre la responsabilidad del porteador (en adelante denominada Compilación revisada) (documento A/CN.9/WG.III/WP.16), artículo II-B.

²⁹ Por otra parte, los contenedores fueron tenidos en cuenta específicamente al formularse los límites de la responsabilidad del porteador. Véase el artículo II-C, párr. 2, de la Compilación revisada.

³⁰ Compilación revisada, artículo I-C, párr. 2.

ción de describir la condición de aquellas “mercancías” que está en condiciones de evaluar, es decir, el contenedor o el embalaje.

6) *Cláusula general del párrafo 3º del artículo 3*

31. La Cláusula general del párrafo 3º del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924 dice lo siguiente:

“Sin embargo, ningún porteador, capitán o agente del porteador tendrá obligación de declarar o mencionar, en el conocimiento, las marcas, un número, una cantidad o un peso, cuando tenga razón fundada para suponer que no representan exactamente las mercancías actualmente recibidas por él, o que no ha tenido medios razonables de comprobar.”

32. Si la actual cláusula general del párrafo 3º del artículo 3 se interpreta literalmente, tan sólo autoriza al porteador a omitir del conocimiento de embarque ciertos tipos de declaraciones proporcionadas por el cargador. Sin embargo, es una práctica común en el comercio que el porteador incluya en el conocimiento de embarque información sospechosa o no verificada, consignada por el cargador de conformidad con los apartados *a)* y *b)* del párrafo 3º del artículo 3, junto con las reservas formuladas por el porteador sobre su exactitud³¹. Si bien la mayoría de los tribunales han reconocido tales reservas del porteador efectivas siempre que se hagan constar en el conocimiento de embarque³², algunos otros tribunales se han negado a hacerlo basándose en la teoría de que el porteador no debió haber insertado información no verificable o sospechosa en el conocimiento de embarque³³.

33. El cargador y el porteador pueden asimismo considerar útil incluir en el conocimiento de embarque, aunque con ciertas reservas, declaraciones del cargador no comprendidas en el ámbito de los apartados *a)* y *b)* del párrafo 3º del artículo 3 y reconocidas como no verificables por el porteador³⁴. Un ejemplo de tal información es la declaración del cargador en la que describe las mercancías que envía en un contenedor precintado, con referencia al cual el porteador observará “contenido declarado”.

34. El Grupo de Trabajo podría estimar conveniente considerar un criterio según el cual el porteador estaría obligado a incluir en el conocimiento de embarque cualesquiera declaraciones por escrito consignadas por el cargador que entren en el ámbito de los apartados *a)* y *b)* del

31 Por ejemplo, “peso, cantidad y número de bultos, desconocidos”, y “peso declarado”. Véase Dor, *Bill of Lading Clauses and the Brussels International Convention of 1924*, págs. 91 a 93; Temperley, *Carriage of Goods by Sea Act, 1924*, 4a. ed., Londres, 1932, págs. 33 a 35; respuesta de Noruega al tercer cuestionario de la CNUDMI.

32 Véase Dor, *Bill of Lading Clauses and The Brussels International Convention of 1924*, págs. 91 a 93; Manca, *International Maritime Law*, vol. II, pág. 182.

33 Véase Tetley, *Marine Cargo Claims*, págs. 61 a 63. De acuerdo con tales decisiones, la información que figura en el conocimiento de embarque constituye, *prima facie*, prueba concluyente de que las mercancías fueron recibidas así por el porteador, sin tener en cuenta las reservas hechas por éste.

34 Cf. Knauth, *Ocean Bills of Lading*, 4a. ed., Baltimore, 1953, pág. 81, donde dice: “Si bien . . . en el conocimiento de embarque sólo debe constar el número de bultos o la cantidad o el peso de la carga, es con frecuencia conveniente o necesario manifestar todos los hechos y asimismo declaraciones de valores en factura, a los fines de las licencias de exportación, despachos de aduana, etc.”

párrafo 3º del artículo 3, sin perjuicio de la prerrogativa del porteador de hacer constar sus reservas en las circunstancias descritas en la presente cláusula general del párrafo 3º del artículo 3. Además, el porteador estaría facultado, de acuerdo con este criterio, para incluir en el conocimiento de embarque descripciones de las mercancías no comprendidas en los apartados *a)* y *b)* del párrafo 3º del artículo 3, junto con las reservas pertinentes.

35. Un proyecto de disposición, destinado a reflejar la práctica comercial respecto a la incorporación de reservas en el conocimiento de embarque³⁵, podría decir lo siguiente:

Proyecto de disposición E

“3.36 Si un conocimiento de embarque contiene datos concernientes a la descripción, marcas, número, cantidad o peso de las mercancías, sobre los cuales el porteador tiene fundamentos razonables para sospechar que no representan con exactitud las mercancías realmente recibidas, o cuando no ha tenido medios razonables para verificarlos, el porteador deberá [declarar] [especificar] tal reserva en el conocimiento de embarque.”

36. Los términos que figuran entre corchetes al final del proyecto de disposición E indican formas optativas de expresar el grado de precisión que requieran tales reservas. En algunas jurisdicciones se ha sostenido que, a fin de evitar la responsabilidad por las declaraciones contenidas en el conocimiento de embarque, la reserva del porteador a tales declaraciones anotadas en el conocimiento de embarque deben ser suficientemente específicas para notificar al consignatario o a otro tercero de los hechos pertinentes que dieron lugar a la reserva. En esas jurisdicciones no se han aceptado reservas ambiguas o generales y en algunos casos se ha insistido en que una reserva, para ser efectiva, debe revelar el fundamento de la sospecha del porteador de que la información del cargador es inexacta o por qué el porteador carece de medios razonables de verificar la información³⁷. En otras jurisdicciones, una reserva anotada en el conocimiento de embarque tendrá efectividad aun cuando no enuncie sus fundamentos³⁸.

37. El proyecto de disposición E no establece que el porteador deba declarar los “fundamentos” o “razones” de una reserva dado que estos conceptos parecen presentar dificultades en cuanto a la claridad y viabilidad de su aplicación. Aparentemente, cualquiera de los términos que

35 Basado en la respuesta de Noruega al tercer cuestionario de la CNUDMI (A/CN.9/WG/III/L.2).

36 Véase *Artículo IV-B. Contenido de los conocimientos de embarque*, en la “Propuesta estructura de los proyectos de artículos sobre el contenido y efecto jurídico de los documentos que constituyen prueba del contrato de transporte”, anexo a la primera parte de este informe.

37 Francia, el Líbano y Siria por ley, y Bélgica, la República Federal de Alemania, la República Democrática Alemana y Yugoslavia por decisión judicial, requieren que los porteadores anoten en el conocimiento de embarque las razones de sus reservas. La respuesta de Francia sugiere que el Convenio de 1924 se modifique a fin de lograr expresamente este resultado. En la respuesta de Dahomey se propone que no se dé efectividad a las reservas generales concernientes a la condición, calidad o cantidad de las mercancías.

38 Según Dor, *Bill of Lading Clauses and the Brussels International Convention of 1924*, pág. 93, ésta es la práctica en el Reino Unido y en los Estados Unidos.

figuran entre corchetes al final del proyecto de disposición E indicarían suficientemente que una reserva no puede ser tan general que no comunique los hechos esenciales al consignatario o a otros terceros³⁹.

7) Carga a granel

38. En algunos países, la legislación nacional por la que se da efectividad al Convenio de Bruselas de 1924 incluye una disposición específica concerniente a las cargas a granel⁴⁰. El Grupo de Trabajo podría juzgar oportuno estudiar una disposición similar en el sentido de que, cuando la costumbre comercial disponga que el peso de la carga a granel sea determinado por una persona distinta del cargador o del porteador, y así se establezca en el conocimiento de embarque, dicha declaración del peso no constituirá *prima facie* una prueba contra el porteador con arreglo al párrafo 4º del artículo 3.

39. El Grupo de Trabajo puede decidir en cambio que el proyecto de disposición E (párrafo 35, *supra*) es lo suficientemente amplio y flexible como para tratar las declaraciones sobre el peso de la carga a granel. El porteador puede incorporar su reserva respecto del peso de la carga a granel simplemente mediante una declaración que diga por ejemplo "carga a granel, peso consignado por X". El proyecto de disposición E daría efectividad a dicha reserva en los casos comunes en que el porteador careciese de medios comerciales razonables para verificar el peso de la carga a granel.

8) Carga en contenedores

40. Se ha sugerido que el reciente crecimiento del transporte de mercancías en contenedores precintados y embalados por el cargador crea una situación especial y hace necesario adoptar una norma especial de conformidad con el párrafo 3º del artículo 3 del Convenio de 1924⁴¹. Dicha norma establecería que en el caso de carga en contenedores, la obligación del porteador de declarar en el conocimiento de embarque la descripción, marcas, número, cantidad y peso de las mercancías se aplica solamente a los propios contenedores precintados y no a la carga que contengan.

41. Puede afirmarse que los proyectos de disposición C (párrafo 28, *supra*) y E (párrafo 35, *supra*) cubren suficientemente los problemas que plantea el transporte de mercancías en contenedores precintados, embalados por el cargador. Estos problemas no son nuevos; muy rara vez se ha previsto que los porteadores de mercancías encajonadas o embaladas abriesen cajones o desembalsasen mercancías recibidas del cargador cuidadosamente empacadas a fin de controlar sus marcas, cantidad, peso o condición aparentes. Según el proyecto de disposición C el porteador sólo está obligado a anotar en el conocimiento de embarque el

"estado y condición *aparentes* de las mercancías, *incluido su embalaje*"; en consecuencia, en el caso de contenedores precintados, el porteador sólo tendría que describir la condición aparente de los contenedores. Por lo que se refiere a las marcas, número, cantidad o peso de las mercancías, el proyecto de disposición E permite al porteador que anote sus reservas razonables en el conocimiento de embarque, tales como "recibidos 2 contenedores precintados en buen estado y condición aparentes, que según se afirma contienen 50 bicicletas cada uno".

9) Posibles adiciones a la lista de requisitos de los conocimientos de embarque

42. En varias respuestas se sugirió que la información requerida en los conocimientos de embarque se ampliase en relación con lo que se exige actualmente de conformidad con el párrafo 3º del artículo 3 del Convenio de 1924⁴². En la práctica, los conocimientos de embarque contienen generalmente mucha información que no es exigida, como el nombre del porteador, del cargador, del consignatario y del buque, los puertos de carga y de descarga, una descripción de las mercancías, el número de conocimientos de embarque originales expedidos, el flete, y si éste ya ha sido pagado, la fecha y lugar de expedición del conocimiento de embarque, la suficiencia del embalaje de las mercancías, los valores en facturas y diversos datos requeridos para las aduanas y para obtener permisos de exportación e importación⁴³. De conformidad con la disposición inicial del párrafo 3º del artículo 3 del Convenio de 1924 ("un conocimiento que exprese entre otras cosas:") los porteadores pueden insertar en los conocimientos de embarque información que, según el Convenio, no están obligados a consignar en los conocimientos de embarque; la única cuestión es la de si el porteador debería ser obligado a consignar en el conocimiento de embarque ciertos tipos adicionales de información, ya sea automáticamente o a pedido específico del cargador.

43. Cabe señalar que el contrato de transporte del que es prueba el conocimiento de embarque constituye solamente una parte de la documentación normal originada por la transacción de compra y venta básica; el conocimiento de embarque va acompañado generalmente de otros documentos que suministran información acerca de las mercancías, como los documentos de aduana, los documentos de exportación e importación, las pólizas de seguros marítimos y las facturas⁴⁴.

42 Véanse las respuestas de Australia, Austria, Checoslovaquia, Etiopía, Finlandia, Francia, Irak, Italia, Pakistán, Rumania, la URSS, el Comité Jurídico Consultivo Asiático-Africano y el Comité Marítimo Internacional al tercer cuestionario de la CNUDMI, y las de Noruega y Suecia al segundo cuestionario de la CNUDMI.

43 Conocimientos de embarques en líneas regulares (Términos aprobados por la Conferencia Marítima Internacional y del Báltico), enmendados el 1º de enero de 1950 y el 1º de agosto de 1952 (Conocimiento de embarque CONLINE), y el modelo de conocimiento de embarque P e I, reimpresso en el anexo III del informe de la secretaría de la CNUDMI sobre "Conocimientos de embarque" (TD/B/C.4/ISL/6/Rev.1, págs. 71 a 78). Véase también nota de pie de página 34 *supra*.

44 En la factura se enumeran generalmente los nombres y direcciones del comprador y del vendedor, la fecha, el número de referencia del pedido del comprador, una descripción de las mercancías vendidas, detalles sobre el embalaje y las marcas y números que aparecen en el mismo, las condiciones de venta, el precio facturado y los detalles de embarque. C. M. Schmitthoff, *The Export Trade* (4a. ed., Londres, 1962), pág. 56. Véase también Gilmore and Black, *The Law of Admiralty* (Brooklyn, 1957), pág. 100.

39 El proyecto de disposición destinado a enmendar el párrafo 4º del artículo 3 del Convenio de 1924, que figura en el párrafo 59 *infra*, dejaría en claro que, en virtud del Convenio, sólo una reserva que fuese válida con arreglo al proyecto de disposición E.

40 Reino Unido, *The Carriage of Goods by Sea Act 1924*, sección 5; Canadá, *Water Carriage of Goods Act 1936*, sección 6; Estados Unidos, *Carriage of Goods by Sea Act, 1936*, sección 11.

41 Véanse las respuestas de Australia, Pakistán y el Comité Jurídico Consultivo Asiático-Africano al tercer cuestionario de la CNUDMI. Véase, asimismo, M. J. Mustill, *Carriage of Goods by Sea Act, 1971*, (*Arkiv for Sjørett, Bd. 11 - Hefte 4-5*), Oslo, 1972, pág. 705.

a) *Nombre del porteador contratante*

44. En varias respuestas se señaló que sería útil requerir que todos los conocimientos de embarque contengan el nombre y dirección del porteador⁴⁵. El apartado c) del párrafo 1° del artículo 6 de la Convención CMR de 1956 dispone que el documento de transporte incluya el nombre y la dirección del porteador, y un requisito similar aparece en el artículo 8 del Convenio de Varsovia antes de su revisión en 1955.

45. Cuando se expide un conocimiento de embarque que indica que se han "recibido y tomado como carga" las mercancías⁴⁶, la identidad del porteador contratante será por supuesto conocida, pero en algunos casos la identidad del porteador efectivo puede ignorarse todavía. Según los proyectos de disposición aprobados previamente por el Grupo de Trabajo, el porteador contratante seguirá respondiendo de la totalidad del transporte, mientras que el porteador efectivo sólo responderá del transporte realizado por él⁴⁷. Así, en muchos casos, la persona que tiene el derecho de iniciar una demanda contra un porteador por pérdidas o daños en las mercancías preferirá demandar al porteador contratante, dado que, con frecuencia, no es posible determinar la porción específica del transporte durante la cual las mercancías se perdieron o dañaron. La única excepción a la responsabilidad del porteador contratante por la totalidad del transporte por mar figura en el proyecto de disposición sobre el "conocimiento de embarque directo" analizado por el Grupo de Trabajo⁴⁸. Según esa disposición, el porteador contratante podrá exonerarse de la responsabilidad por pérdida o daño de las mercancías si esa pérdida o daño se hubieran producido a consecuencia de hechos ocurridos cuando las mercancías estaban a cargo de un porteador efectivo y éste realizase la parte del transporte designada en el contrato de transporte para que fuese realizada por una persona distinta del porteador contratante.

46. El Grupo de Trabajo podría estimar conveniente considerar la siguiente propuesta:

Proyecto de disposición F

1. d)⁴⁹ El nombre y el establecimiento principal del porteador contratante;

47. El proyecto de disposición F requiere que se cite el establecimiento principal del porteador contratante, dado que, con arreglo al artículo V-C de la Compilación revisada, ese vínculo proporciona una base independiente para

⁴⁵ Véanse las respuestas de Grecia, Irak, Pakistán, la URSS y el Comité Jurídico Consultivo Asiático-Africano.

⁴⁶ El conocimiento de embarque que indica que se han "recibido y tomado como carga" las mercancías ha sido reconocido por el párrafo 3° del artículo 3 del Convenio de 1924 y presumiblemente seguirá siendo aceptable con arreglo al Convenio revisado.

⁴⁷ Compilación revisada, artículo II-G.

⁴⁸ Compilación revisada, artículo II-H. (La disposición fue colocada entre corchetes por el Grupo de Trabajo; en cuanto a su grado de aceptación, véase la nota 32 de pie de página en la Compilación revisada.)

⁴⁹ Véase el *Artículo IV-B. Contenido de los conocimientos de embarque*, en "Propuesta estructura de los proyectos de artículos sobre el contenido y efecto jurídico de los documentos que constituyan prueba del contrato de transporte", anexo a la primera parte de este informe.

establecer la jurisdicción sobre el porteador⁵⁰. Se ha prestado atención a una disposición que requiere la declaración del nombre y del establecimiento principal del "porteador efectivo" empleado en la ejecución del contrato de transporte. Sin embargo, tal disposición no ha sido incluida en el proyecto arriba mencionado, dado que el "porteador efectivo" puede ser desconocido en el momento de la ejecución del contrato de transporte. Disponer que el nombre y establecimiento principal del "porteador efectivo" deben incluirse en el conocimiento de embarque si esos datos son conocidos por el porteador contratante, plantearía difíciles problemas prácticos de aplicación y ejecución.

b) *Lugar y fecha de expedición del conocimiento de embarque*

48. En varias respuestas se sugirió que se exigiera la inclusión de uno o de ambos datos en los conocimientos de embarque⁵¹. Tanto el Convenio CIM de 1970 como la Convención CMR de 1956 requieren que en el documento de transporte se indique la fecha de emisión, pero dicho requisito fue suprimido durante la revisión del Convenio de Varsovia en 1955⁵². Esta información se incluye casi siempre en los conocimientos de embarque y constituye una indicación útil y general del momento aproximado en que comienza la responsabilidad del porteador por las mercancías⁵³. Si bien la fecha en que el porteador se hizo cargo de las mercancías en el puerto de carga sería útil para establecer el período de responsabilidad del porteador y para determinar si hubo demoras en la entrega de la carga, la insistencia en la primera fecha podría demorar la expedición del conocimiento de embarque; el empleado o agente del porteador que expide el conocimiento de embarque se vería obligado a realizar investigaciones a fin de determinar en qué fecha el porteador se hizo cargo de las mercancías en el puerto de carga. Por lo tanto, la fecha de expedición del conocimiento de embarque es un dato útil e importante que, en caso de que se exigiese su inclusión en los conocimientos de embarque, no causaría problemas administrativos ni demoras en el cargamento.

49. En la actualidad solamente la Convención CMR dispone que se incluya el lugar de expedición del documento de transporte⁵⁴. Sin embargo, en virtud del artículo 10 del Convenio de Bruselas de 1924, artículo 5 del Protocolo de 1968, así como según el proyecto de artículo sobre ámbito geográfico aprobado por el Grupo de Tra-

⁵⁰ La segunda parte del apartado a) del párrafo I de la parte A del artículo V-C dispone: "o a falta de éste la residencia habitual del demandado", lo que es algo incongruente, dado que ello sólo sería pertinente cuando el demandado fuese un particular (las empresas no tienen "residencia habitual"). El Grupo de Trabajo podría considerar en segunda lectura la supresión de esta frase del artículo V-C.

⁵¹ Véanse las respuestas de Francia, Irak, Pakistán, Rumania, la URSS y el Comité Jurídico Consultivo Asiático-Africano al tercer cuestionario de la CNUDMI.

⁵² El Convenio CIM requiere "la fecha de la aceptación" de la carta de porte expedida por el porteador (párrafo 1 del artículo 8) y la Convención CMR se refiere a la "fecha de la carta de porte" (párrafo I del artículo 6). Antes de su enmienda en 1955, en el Convenio de Varsovia se requería la fecha de "ejecución" de la nota de consignación (apartado a) del artículo 8).

⁵³ En virtud del artículo II-A de la Compilación revisada, el momento exacto en que comienza la responsabilidad del porteador es aquel en que éste haya recibido las mercancías en el puerto de carga.

⁵⁴ Dicho requisito fue suprimido del Convenio de Varsovia en 1955 y del Convenio CIM en 1970.

bajo⁵⁵, el lugar de expedición del conocimiento de embarque puede determinar la aplicabilidad de la Convención. La inclusión de este dato no entraña problemas administrativos en incluir esta información y, en todo caso, en los conocimientos de embarque casi siempre se especifica el lugar de su expedición. Por lo demás, se podría llegar a la conclusión de que la práctica de indicar en los conocimientos de embarque la fecha y lugar de su expedición es tan generalizada que el asunto no requiere reglamentación.

50. Si el Grupo de Trabajo considerase que se debe establecer el requisito formal de que los conocimientos de embarque incluyan la fecha y lugar de su expedición, podría agregar lo siguiente:

Proyecto de disposición G

1. e)⁵⁶ El lugar y la fecha de su expedición;

c) *Otros posibles requisitos en materia de datos*

51. En varias respuestas se propuso que se obligara a los porteadores a incluir en los conocimientos de embarque uno o más tipos de datos además de los requisitos ya analizados en este informe, tales como:

- i) los puertos de carga y de descarga según el contrato de transporte⁵⁷;
- ii) el nombre del buque en el que se cargan las mercancías⁵⁸;
- iii) descripción de la naturaleza de las mercancías amparadas por el conocimiento de embarque⁵⁹;
- iv) la firma del porteador⁶⁰;
- v) el importe del flete⁶¹;
- vi) el número de originales del conocimiento de embarque⁶²;

⁵⁵ Compilación revisada, artículo I-B.

⁵⁶ Véase *Artículo IV-B. Contenido de los conocimientos de embarque*, en "Propuesta estructura de los proyectos de artículos sobre el contenido y efecto jurídico de los documentos que constituyen prueba del contrato de transporte", anexo a la primera parte de este informe.

⁵⁷ Véanse las respuestas de Finlandia, Grecia, Irán, Pakistán, la URSS y el Comité Jurídico Consultivo Asiático-Africano al tercer cuestionario de la CNUDMI. Cabe señalar que el puerto efectivo de carga puede no ser conocido todavía cuando se expide un conocimiento de embarque "recibido y tomado como carga", de conformidad con el párrafo 3° del artículo 3. Además, es poco probable que los cargadores acepten conocimientos de embarque en los que se omita el puerto de descarga (ya que dichos conocimientos no serían transferibles o negociables) y, por lo tanto, puede no haber necesidad alguna de exigir la inclusión de este dato.

⁵⁸ Véanse las respuestas de Grecia, Irak, Rumania y la URSS al tercer cuestionario de la CNUDMI. Sin embargo, el nombre del buque en el que se cargan las mercancías sólo se conoce cuando se emite un conocimiento de embarque con la estampilla "Embarcado". (Véase el análisis del párrafo 7° del artículo 3 del Convenio de 1924, en los párrafos 53 a 56, *infra*.)

⁵⁹ En sus respuestas al Tercer Cuestionario de la CNUDMI, Austria apoyó dicha disposición mientras que la Unión Internacional de Seguros de Transportes se opuso a la misma.

⁶⁰ Véanse las respuestas de Francia, Irak, Rumania y la URSS al Tercer Cuestionario de la CNUDMI. Cabe señalar que la firma del porteador se exige en virtud del párrafo 3° del artículo 6 del Convenio de Varsovia, del párrafo 1° del artículo 5 de la Convención CMR y el párrafo 1° del artículo 8 del Convenio CIM.

⁶¹ Véanse las respuestas del Pakistán, la URSS y el Comité Jurídico Consultivo Asiático-Africano al tercer cuestionario de la CNUDMI. Se estima que el objetivo de estas propuestas ha quedado satisfecho con la propuesta revisión del párrafo 4° del artículo 3 del Convenio de 1924, en el párrafo 63, *infra*.

⁶² Véanse las respuestas de Australia, Francia, Noruega y la URSS al tercer cuestionario de la CNUDMI y la de Suecia al segundo cuestionario de la CNUDMI.

- vii) el nombre del cargador⁶³;
- viii) el nombre del consignatario⁶⁴;
- ix) disposiciones detalladas en cuanto a la negociabilidad⁶⁵.

52. Parecería que, si un cargador deseara que cualquiera de los datos arriba mencionados se insertase en un conocimiento de embarque, el porteador no tendría normalmente objeciones a su inclusión. En consecuencia, cabe dudar de que la incorporación de tales datos necesite ser reglamentada por el Convenio.

10) *Conocimiento de embarque "Embarcado" - párrafo 7° del artículo 3*

53. El párrafo 7° del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924 dice lo siguiente:

"Cuando las mercancías hayan sido cargadas, se pondrá en el conocimiento que entreguen al cargador, el porteador, el capitán o el agente del porteador, si el cargador lo solicita, una estampilla que diga 'Embarcado', con la condición de que si el cargador ha recibido antes algún documento que de derecho a dichas mercancías, restituya este documento contra la entrega del conocimiento provisto de la estampilla 'Embarcado'. El porteador, el capitán o el agente tendrán igualmente la facultad de anotar en el puerto de embarque, sobre el documento entregado en primer lugar, el nombre o los nombres del buque o de los buques en los que las mercancías han sido embarcadas y la fecha o las fechas de embarque, y cuando dicho documento haya sido anotado en esta forma, será considerado, a los efectos de este artículo, si reúne las menciones del artículo 3, párrafo 3°, como si fuese un conocimiento con la estampilla 'Embarcado'."

54. El párrafo 7° del artículo 3 concede al cargador el derecho a exigir del porteador un conocimiento de embarque "Embarcado" una vez que sus mercancías hayan sido cargadas a bordo. Con arreglo a esta disposición, el porteador puede convertir un documento expedido previamente que acredite propiedad - tal como un conocimiento de embarque "recibido y tomado como carga" - en un conocimiento de embarque "Embarcado", haciendo una anotación apropiada en el primer documento respecto del cargamento de las mercancías.

55. Tal como está redactado en la actualidad, el párrafo 7° del artículo 3 del Convenio de 1924 enuncia el contenido necesario de un conocimiento de embarque "Embarcado" tan sólo en la situación especial en que se haya expedido previamente un documento que dé derecho a las mercancías y contenga menos información. El Grupo de Trabajo podría considerar la siguiente propuesta de disposición, que definiría con más precisión el conoci-

⁶³ Véanse las respuestas de Irak, Pakistán, Rumania, la URSS y el Comité Jurídico Consultivo Asiático-Africano. Tal requisito figura en el artículo 6 del Convenio de Varsovia, en el apartado b) del párrafo 1° del artículo 6 de la Convención CMR y en el apartado g) del párrafo 5° del artículo 6 del Convenio CIM.

⁶⁴ Véanse las respuestas de Grecia, Irak, Pakistán, Rumania, la URSS y el Comité Jurídico Consultivo Asiático-Africano al tercer cuestionario de la CNUDMI.

⁶⁵ Véase el análisis de la definición de "conocimiento de embarque" en los párrafos 4 a 13 *supra*.

miento de embarque “Embarcado” y, además, disminuiría algo la complejidad del presente artículo:

Proyecto de disposición H

2.66 Después de que las mercancías hayan sido cargadas a bordo, y si el cargador así lo solicita, el porteador [el capitán o el agente del porteador] expedirá al cargador un conocimiento de embarque con la estampilla “Embarcado”, el cual, además de los datos requeridos en virtud del párrafo 1, expresará que las mercancías se encuentran a bordo de un buque o buques determinados, la fecha o fechas de la carga y el puerto de carga. Si el porteador hubiese expedido previamente al cargador un conocimiento de embarque u otro documento que sirva como título respecto de cualquiera de tales mercancías, a pedido del porteador el cargador entregará dicho documento a cambio del conocimiento de embarque con la estampilla “Embarcado”.

56. No parece necesario declarar explícitamente en el Convenio revisado que un conocimiento de embarque “Embarcado” puede crearse mediante la adición de la anotación apropiada a un documento existente, tal como un conocimiento de embarque “recibido y tomado como carga”. Sin embargo, si por razones de claridad tal declaración pareciera aconsejable, el Grupo de Trabajo podría considerar la adición del siguiente texto al final del proyecto de disposición H: “[El porteador podrá enmendar cualquier documento emitido previamente, a fin de satisfacer al cargador que exija un conocimiento de embarque ‘Embarcado’, siempre que, una vez enmendado, tal documento incluya toda la información que debe figurar en un conocimiento de embarque con la estampilla ‘Embarcado’.]”

11) *Contenido del conocimiento de embarque como prueba contra el porteador – párrafo 4º del artículo 3*

a) *Derecho actual*

57. El párrafo 4º del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924 dice lo siguiente:

“Este conocimiento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de la recepción por el porteador de las mercancías, en la forma en que aparezcan descritas conforme al párrafo tercero, a), b) y c).”

58. En virtud del párrafo 1 del artículo 1 del Protocolo de Bruselas de 1968 se añadiría el siguiente texto al párrafo 4º del artículo 3:

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

b) *Revisión del párrafo 4º del artículo 3 del Convenio de 1924*

59. Los otros tres convenios sobre transporte disponen que el contenido del documento de transporte constituye

66 Véase *Artículo IV-B. Contenido de los conocimientos de embarque*, en “Propuesta estructura de los proyectos de artículos sobre el contenido y efecto jurídico de los documentos que constituyen prueba del contrato de transporte”, anexo a la primera parte de este informe.

en principio una prueba de la cantidad de las mercancías, así como de la condición aparente de las mismas y de su embalaje⁶⁷. Virtualmente en todas las respuestas se expresó satisfacción respecto de la norma básica del párrafo 4º del artículo 3. Sin embargo, a la luz de la posible ampliación de la lista de datos que han de contener los conocimientos de embarque luego de la revisión, por el Grupo de Trabajo, del párrafo 3º del artículo 3 del Convenio de 1924, y para garantizar que el porteador se beneficie de cualesquiera reservas a las que tenga derecho y que, en efecto, formule, el Grupo de Trabajo podría considerar la siguiente modificación:

Proyecto de disposición J-1

1. Un conocimiento de embarque establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de la recepción de las mercancías por el porteador en la forma descrita en dicho documento, con sujeción a las reservas permitidas en virtud del párrafo 3, del artículo [IV-B].

La referencia que figura al final de este proyecto de disposición concierne al proyecto de disposición E (párr. 35, *supra*). Los proyectos de disposición propuestos en la primera parte de este informe se exponen, en forma organizada en un anexo⁶⁸.

c) *Revisión del párrafo 1 del artículo 1 del Protocolo de 1968*

60. El párrafo 1 del artículo 1 del Protocolo de Bruselas de 1968, que enmienda al párrafo 4º del artículo 3 del Convenio de 1924, protege “a un tercero de buena fe,” a quien se hubiese transferido un conocimiento de embarque. No obstante, su actual redacción no define con claridad si un consignatario a cuya orden se expidió un conocimiento de embarque está incluido en la categoría de personas protegidas en virtud de esta disposición. Tal consignatario o el banco que expida una carta de crédito en nombre del consignatario, deben estar protegidos como “terceros”, con arreglo a esta disposición, dado que, con frecuencia, el consignatario o su banco pagarán por las mercancías confiando en las declaraciones y descripciones que aparecen en el conocimiento de embarque. La función comercial del conocimiento de embarque al promover la seguridad de las transacciones sólo sería plenamente llenada si se obtuviese que el consignatario de buena fe a quien se transfiriese un

67 El Convenio de Varsovia especifica en el párrafo 2 del artículo 11 que los enunciados de la carta de porte aéreo relativos al peso, dimensiones y embalaje de la mercancía y al estado aparente de la misma harán fe, salvo prueba en contrario. La Convención CMR, en virtud del párrafo 2 del artículo 9, dispone en efecto que la carta de porte (“se presume que”) hace fe, salvo prueba en contrario, del número de bultos, sus marcas y número y la buena condición aparente de las mercancías y del embalaje (a menos que se hayan insertado reservas). Se ha sostenido que, de conformidad con el párrafo 4 del artículo 8 del Convenio CIM, el porteador es responsable por el peso y número de bultos mencionados en la carta de porte cuando la carta ha sido efectuada por el porteador. J Ramberg, *The Law of Carriage of Goods – Attempts at Harmonization, Scandinavian Studies in Law*, 1973, pág. 234.

68 En la “Propuesta estructura de los proyectos de artículos sobre el contenido y efecto jurídico de los documentos que constituyen prueba del contrato de transporte” que figura como anexo a la Parte I de este informe, se prevé el siguiente esquema:

Artículo IV-B. Contenido de los conocimientos de embarque.
Artículo IV-C. Efecto jurídico de los conocimientos de embarque (el proyecto de disposición J-1 constituiría el párrafo 1 de ese artículo).
Artículo IV-D. Documentos distintos de los conocimientos de embarque.

conocimiento de embarque estará amparado por esta disposición⁶⁹. A fin de evitar toda duda de que un consignatario distinto del cargador será amparado por esta disposición, el Grupo de Trabajo podría considerar el siguiente proyecto de disposición:

Proyecto de disposición J-1 (continuación)

1.70 ... Sin embargo, no será admisible la prueba en contrario cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido a un tercero de buena fe, *incluido un consignatario*.

61. Se ha sugerido que el convenio revisado contuviese una definición del término "contrato de transporte" y que tal definición incluyera la siguiente disposición: "En virtud de ese contrato (de transporte) la persona que tiene derecho a la entrega de las mercancías podrá ejercer los derechos del cargador y estará sujeta a sus obligaciones"⁷¹. Dado que el proyecto de disposición J-1 tiene por finalidad otorgar a los terceros de buena fe, incluso a los consignatarios, derechos superiores a los que goza el cargador, el proyecto de disposición J-1 tendría que señalarse específicamente como una excepción a la regla general propuesta más arriba, que equipara la posición de los consignatarios o terceros tenedores de conocimientos de embarque a la posición del cargador⁷².

d) *Efecto de la omisión de información requerida en los conocimientos de embarque*

62. En el Convenio de 1924 y el Protocolo de 1968 no se establece con claridad el efecto de omitir totalmente del conocimiento de embarque algunos de los datos requeridos. Si se las interpreta literalmente, las normas actuales dan lugar a una presunción contra el porteador solamente en los casos en que la información ha sido anotada de alguna manera en el conocimiento de embarque y no en los casos en que la información se omitió por completo.

63. El Grupo de Trabajo podría juzgar oportuno examinar un proyecto de disposición que se ocupase específicamente del valor probatorio de las declaraciones en los conocimientos de embarque y del efecto jurídico de omitir en los conocimientos de embarque datos requeridos o de incluir a sabiendas información inexacta.

Proyecto de disposición J-2

2.73 Cuando el porteador no haga constar en el conocimiento de embarque el estado y la condición aparentes de las mercancías [incluido su embalaje] o que

deberá pagarse flete por la carga [a su llegada], a los efectos del párrafo 1 se entenderá que el porteador ha indicado en el conocimiento de embarque que las mercancías [incluido su embalaje] estaban en buen estado y condición aparentes y que no deberá pagarse flete alguno por la carga [a su llegada].

64. El proyecto de disposición J-2 tiene por objeto eliminar la posibilidad de que un porteador pueda disminuir su responsabilidad mediante la omisión en el conocimiento de embarque de alguno de los datos requeridos.

65. En el proyecto de disposición J-2 no se trata la cuestión más genérica de las posibles sanciones imponibles al porteador por haber incluido a sabiendas en un conocimiento de embarque información inexacta o engañosa, conocida, o por haber omitido deliberadamente alguna información que, en virtud del convenio, debe consignarse en los conocimientos de embarque. Se advertirá que, con arreglo al proyecto de propuesta C, que figura en la Parte II de este informe y se relaciona con las cartas de garantías⁷⁴, se consideraría responsable al porteador por cualesquiera pérdidas, daños o gastos sufridos por el consignatario u otro tercero que actuase de buena fe a consecuencia de tal inexactitud u omisión en el conocimiento de embarques⁷⁵.

12) *Indemnización del cargador – artículo 3 5)*

66. El párrafo 5° del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924 dice lo siguiente:

"Se estimará que el cargador garantiza al porteador, en el momento de la carga, la exactitud de las marcas, del número, de la cantidad y del peso, en la forma en que él las consigna, y el cargador indemnizará al porteador de todas las pérdidas, daños y gastos que provengan o resulten de inexactitudes de dichos extremos. El derecho del porteador a esta indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad y sus obligaciones derivadas del contrato de transporte respecto de cualquier otra persona que no sea el cargador."

67. El párrafo 5° del artículo 3 tiene por objeto hacer responsable al cargador de la exactitud de la información que suministra al porteador para que éste la incluya en el conocimiento de embarque. Se ha sugerido que se aclarase esta disposición para asegurar que la responsabilidad del cargador con arreglo al párrafo 5° del artículo 3 continúe siendo suya aun cuando se haya transferido el conocimiento de embarque a un tercero⁷⁶. En consecuencia, tal vez el

⁷⁴ Véase el análisis respectivo en los párrafos 24 a 26, y el proyecto de propuesta C que figura en el párrafo 27 de la Parte II de este informe: "Validez y efecto de las cartas de garantía".

⁷⁵ En sus respuestas al tercer cuestionario de la CNUDMI, Finlandia y Noruega se declaran partidarias de este criterio. Con arreglo al proyecto de propuesta C (Parte II de este informe, párrafo 27), el porteador es responsable de todos los daños sufridos por el consignatario o por un tercero que actúe de buena fe cuando esa persona confió en el contenido del conocimiento de embarque, y no únicamente en caso de pérdida, daños o gastos debido a la *pérdida, daño o demora de las mercancías*; además, de conformidad con dicho proyecto de disposición, el porteador no podría invocar las disposiciones del convenio relativas a la limitación de la responsabilidad del porteador.

⁷⁶ Véase la respuesta de Francia al tercer cuestionario de la CNUDMI. Los comentaristas convienen en que, de acuerdo con la presente redacción del párrafo 5° del artículo 3, no está claro si la garantía del cargador al porteador continúa vigente cuando el conocimiento de embarque se ha transferido a un tercero. Véase Scrutton, *Charterparties and Bills of Lading*, 17a. ed., Londres, 1964, pág. 415; Carver, *Carriage by Sea*, vol. I, pág. 239.

⁶⁹ No hay necesidad alguna de proporcionar tal amparo a un consignatario que es asimismo el cargador, dado que éste no tendrá que basarse en ninguna de las declaraciones hechas en el conocimiento de embarque acerca de las mercancías. Como el cargador-consignatario no es una persona a quien "el conocimiento de embarque *haya sido transferido*", evidentemente no está amparado por el párrafo 1 del artículo 1 del Protocolo de 1968 y, en consecuencia, no estará amparado por el proyecto de disposición J-1.

⁷⁰ Véase nota de pie de página 68 *supra*. En la respuesta de Finlandia al tercer cuestionario de la CNUDMI se criticó la "ficción" inherente a tal regla de presunción irrefutable.

⁷¹ Véase la respuesta complementaria de Francia (A/CN.9/WG.III/WP.18) y la Parte III de este informe.

⁷² La propuesta definición de "contrato de transporte" se analiza con detalle en la Parte III de este informe.

⁷³ Véase la nota de pie de página 68 *supra*.

Grupo de Trabajo desee considerar la siguiente modificación del párrafo 5° del artículo 3.

Proyecto de disposición K

3.77 Se estimará que el cargador garantiza al porteador, en el momento en que éste se hace cargo de las mercancías de conformidad con el artículo [II-A], la exactitud de las marcas, del número, de la cantidad y del peso, en la forma en que él los consigna, y el cargador indemnizará al porteador de todas las pérdidas, daños y gastos que resulten de inexactitudes de dicha información. Con arreglo a esta garantía, el cargador continuará siendo responsable aun cuando el conocimiento de embarque se haya transferido a un tercero. El derecho del porteador a esta indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad y sus obligaciones derivadas del contrato de transporte respecto de cualquier otra persona que no sea el cargador.

Capítulo II. Documentos distintos de los conocimientos de embarque, que constituyan prueba del contrato de transporte

A. EL DERECHO ACTUAL

68. Ni el Convenio de Bruselas de 1924 ni el Protocolo de 1968 que lo modifica contienen disposiciones que exijan la expedición de algún documento distinto del conocimiento de embarque, que constituya prueba del contrato de transporte. Del mismo modo, estos convenios no rigen el contenido ni el efecto jurídico de los documentos distintos del conocimiento de embarque.

69. En virtud de otros convenios sobre transporte, el documento de transporte normal es un instrumento no negociable destinado principalmente a dejar constancia de la carga y a suministrar información a las partes inmediatas del contrato (consignador y consignatario) respecto del contrato básico de transporte y de la condición aparente de las mercancías cuando las recibe el porteador. El Convenio de Varsovia prevé que el "expedidor" (cargador) confeccionará una "carta de porte aéreo" (artículo 5) que firmará el porteador antes de que se carguen las mercancías (artículo 6, 3); la carta de porte aéreo indicará los puntos de salida y de destino (artículo 8)⁷⁸; generalmente, el contenido de la carta de porte aéreo hace fe, salvo prueba en contrario, contra el porteador (artículo 11), y si éste permite que se carguen las mercancías sin la previa expedición de una carta de porte aéreo, pierde los beneficios de la disposición sobre limitación de la responsabilidad del porteador (artículo 9). Según la Convención CMR, la "carta de porte" deberá ir firmada por el remitente y el porteador (artículo 5) y contendrá datos tales como la

⁷⁷ Véase la nota de pie de página 68 *supra*.

⁷⁸ Antes de la revisión de 1955, el Convenio de Varsovia contenía una lista detallada de los datos que debían figurar en tales documentos, incluidos, entre otros, el nombre y dirección del primer porteador y del consignatario, el lugar y la fecha de ejecución, los puntos de parada convenidos, la naturaleza de las mercancías, el número, las marcas, el peso y la cantidad de las mercancías, la condición aparente de las mercancías y del embalaje, el precio del transporte y quién debía pagarlo.

fecha y lugar de expedición, el nombre y la dirección del remitente, el porteador y el consignatario, la descripción de la naturaleza de las mercaderías y del sistema de embalaje, el número, las marcas, el peso o la cantidad de las mercancías, los gastos relativos al transporte, si se permiten los transbordos y si el remitente debe pagar alguno de los gastos (artículo 6); se considera que el contenido de la "carta de porte" hace fe, salvo prueba en contrario (artículo 9). En virtud del Convenio CIM, según fue revisado en 1970, el expedidor debe presentar una "carta de porte" que incluirá, entre otras cosas, el nombre y dirección del expedidor y del destinatario, la estación de destino, la descripción de las mercancías y el embalaje, el peso, el número de bultos (artículo 6); el expedidor es responsable de la exactitud de las declaraciones hechas por él en la "carta de porte" (artículo 7), pero si en la "carta de porte" no se señalan las deficiencias del embalaje, la prueba del estado defectuoso del embalaje incumbirá al ferrocarril (artículo 12).

B. OTROS ENFOQUES POSIBLES

70. Entre las respuestas había disparidad de opiniones respecto de si era conveniente ampliar el ámbito de aplicación del párrafo 3° del artículo 3 del Convenio de 1924 más allá de los conocimientos de embarque y hacer que incluyera las "cartas de porte", los recibos y otros documentos informales que constituyan prueba del contrato de transporte. Se recordará que, en su sexto período de sesiones, el Grupo de Trabajo aprobó un proyecto de disposición que ampliaría el alcance del convenio revisado de forma que incluyera "todos los contratos de transporte marítimo de mercancías"⁷⁹. En consecuencia, el convenio revisado se aplicará a un número considerable de contratos de transporte de los cuales no constituirá prueba un conocimiento de embarque.

71. El Grupo de Trabajo tal vez llegue a la conclusión de que el convenio revisado no debe contener reglas relativas al contenido de documentos distintos de los conocimientos de embarque que puedan expedirse con el fin de que constituyan prueba de contratos de transporte. Por lo tanto, en aquellos casos en los que el cargador no exija un conocimiento de embarque, las partes podrían convenir libremente sobre la forma, naturaleza y contenido de cualesquiera documentos que se pudieren expedir en relación con su contrato de transporte. Este criterio daría a las partes una absoluta flexibilidad para adaptarse a las diferentes prácticas de las distintas esferas comerciales en cuanto a documentación; sin embargo, podría ir acompañado de una regla que señalase las consecuencias jurídicas de la expedición de documentos informales, ya sea por acuerdo de las partes o por decisión unilateral de un porteador:

Proyecto de variante A

Cuando un porteador expida un documento distinto de un conocimiento de embarque, que constituya prueba de un contrato de transporte, tal documento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de la recepción por el porteador de las mercancías en la forma descrita en dicho documento.

⁷⁹ Compilación revisada, artículo I-A.

72. Otro posible enfoque consistiría en exigir el mismo contenido a todos los documentos que pudiera expedir el porteador, a solicitud del cargador, como prueba del contrato de transporte. Ello proporcionaría la máxima protección a los consignatarios y otros terceros, pero restringiría la flexibilidad y los posibles acuerdos especiales entre el cargador y el porteador respecto del contenido de los documentos. El resultado práctico sería que, cuando se expidiera un documento como prueba de un contrato de transporte, en cumplimiento de una solicitud del cargador, este documento tendría que ser efectivamente un conocimiento de embarque. Como alternativa, tal vez el Grupo de Trabajo desee considerar un enfoque según el cual el cargador podría solicitar un documento "casi formal" distinto de un conocimiento de embarque que contenga, a opción del cargador, uno o más de los datos exigidos para los conocimientos de embarque.

73. Varias respuestas, si bien se pronunciaron partidarias de que algunas o todas las reglas relativas al contenido exigido de los conocimientos de embarque se hicieran extensivas a otros documentos que constituyan prueba del contrato de transporte, expresaron la opinión de que el contenido de los documentos distintos del conocimiento de embarque sólo deberían establecer una presunción, salvo prueba en contrario, contra el porteador. En esas respuestas se argumentaba que, con arreglo a documentos distintos del conocimiento de embarque, el porteador tendría que entregar las mercancías al consignatario designado en el contrato de transporte, puesto que en la mayoría de los países tales documentos no se consideraban "documentos que sirven como títulos" y, por lo tanto, no eran "negociables"; así pues, no habría adquirentes de buena fe de estos documentos que necesitaran de una protección especial.

74. Tal vez el Grupo de Trabajo desee considerar el siguiente proyecto de disposición, que incluye, a modo de variantes, los dos criterios mencionados en el párrafo 72 *supra*, y según el cual el contenido de todos los documentos distintos del conocimiento de embarque que constituyan prueba de contratos de transporte sólo establecerían una presunción, salvo prueba en contrario, contra el porteador.

Proyecto de variante B

1. Si no se ha expedido o solicitado un conocimiento de embarque relativo al transporte de determinadas mercancías, el porteador, después de haber recibido y tomado a su cargo las mercancías, expedirá, a petición del cargador, un documento distinto del conocimiento de embarque que constituya prueba del contrato de transporte. En este documento figurará [cualquier información específicamente solicitada por el cargador que sea] [la información] requerida de conformidad con el artículo [IV-B].

2. Cuando [no obstante la solicitud específica del cargador] el porteador no haga constar en el documento, expedido de conformidad con el párrafo 1 de este artículo, el estado y la condición aparentes de las mercancías [incluido su embalaje] o que deberá pagarse flete por la carga, [a su llegada,] se entenderá que el porteador ha indicado en dicho documento que las mercancías [incluido su embalaje] estaban en buen

estado y condición aparentes [cuando él las recibió] y que no deberá pagarse flete alguno por la carga [a su llegada].

3. Un documento distinto del conocimiento de embarque, que constituya prueba del contrato de transporte, establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de la recepción por el porteador de las mercancías en la forma descrita en dicho documento, con sujeción a las disposiciones del párrafo 2 de este artículo y a las reservas permitidas en virtud del párrafo 3 del artículo [IV-B].

ANEXO

1) Nuevas definiciones propuestas en la Parte I

ARTICULO I-C. DEFINICIONES^a

Párrafo 2. Mercancías

El término "mercancías" comprende los bienes, objetos, mercancías y artículos de cualquier clase, incluidos los animales vivos y los cajones, contenedores y otros embalajes consignados por el cargador. (Proyecto de disposición D; véase el párrafo 29 *supra*.)

Párrafo 3. Conocimiento de embarque

Por "conocimiento de embarque" se entiende un documento que constituye prueba de [la recepción de las mercancías y] un contrato relativo a [su] transporte, por el cual un porteador se compromete a entregar las mercancías solamente a la persona en posesión del documento. Constituye tal compromiso la disposición, incluida en el documento, de que las mercancías se entregarán a la orden de una persona designada, o al portador (proyecto de disposición A-1; véase el párrafo 10 *supra*)^b.

2) Propuesta estructura de los proyectos de artículos sobre el contenido y efecto jurídico de los documentos que constituyan prueba del contrato de transporte

ARTICULO IV-B. CONTENIDO DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

1. Después de haber recibido y tomado como carga las mercancías, el porteador y el capitán o agente del porteador deberá, a petición del cargador, entregar a éste un conocimiento que exprese entre otras cosas:

a) Las marcas principales necesarias para la identificación de las mercancías, tal como las haya dado por escrito el cargador antes de comenzar el cargamento de dichas mercancías, con tal que las expresadas marcas estén impresas o puestas claramente en cualquier otra forma sobre las mercancías no embaladas o en las cajas o embalajes que contengan las mercancías, de manera que permanezcan normalmente legibles hasta el término del viaje. (Igual al inciso a) del párrafo 3º del artículo 3 del Convenio de 1924.)

b) El número de bultos o piezas, y la cantidad o el peso, según el caso, de acuerdo con lo consignado por escrito por el cargador. (Proyecto de disposición B; véase el párrafo 24 *supra*.)

c) El estado y condición aparentes de las mercancías, *incluido su embalaje*. (Proyecto de disposición C; véase el párrafo 28 *supra*.)

d) El nombre y el establecimiento principal del porteador contratante. (Proyecto de disposición F; véase el párrafo 46 *supra*.)

e) El lugar y la fecha de su expedición. (Proyecto de disposición G; véase el párrafo 50 *supra*.)

^a La referencia corresponde al artículo I-C de la Compilación revisada.

^b Véase en la Parte I, párr. 12 *supra* el siguiente proyecto de disposición A-2, enunciado como posible opción:

"Por 'conocimiento de embarque' se entiende un documento que constituye prueba de [la recepción de las mercancías y] un contrato relativo a [su] transporte, por el cual un porteador se compromete a entregar las mercancías a la orden [o a los cesionarios] de una persona designada, o al portador."

2. Después de que las mercancías hayan sido cargadas a bordo, y si el cargador así lo solicita, el porteador [el capitán o el agente del porteador] expedirá al cargador un conocimiento de embarque con la estampilla "Embarcado", el cual, además de los datos requeridos en virtud del párrafo 1, expresará que las mercancías se encuentran a bordo de un buque o buques determinados, la fecha o fechas de la carga y el puerto de carga. Si el porteador hubiese expedido previamente al cargador un conocimiento de embarque u otro documento que sirva como título respecto de cualquiera de tales mercancías, a pedido del porteador el cargador entregará dicho documento a cambio del conocimiento de embarque con la estampilla "Embarcado". (Proyecto de disposición H; véase el párrafo 55 *supra*.)

3. Si un conocimiento de embarque contiene datos concernientes a la descripción, marcas, número, cantidad o peso de las mercancías sobre los cuales el porteador tiene fundamentos razonables para sospechar que no representan con exactitud las mercancías realmente recibidas, o cuando no ha tenido medios razonables para verificarlos, el porteador deberá [declarar] [especificar] tal reserva en el conocimiento de embarque. (Proyecto de disposición E; véase el párrafo 35 *supra*.)

ARTICULO IV-C. EFECTO JURIDICO DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

1. Un conocimiento de embarque establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de la recepción de las mercancías por el porteador en la forma descrita en dicho documento, con sujeción a las reservas permitidas en virtud del párrafo 3 del artículo [IV-B]. Sin embargo, no será admisible la prueba en contrario cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido a un tercero de buena fe, *incluido un consignatario*. (Proyecto de disposición J-1; véanse los párrafos 59 y 60 *supra*.)

2. Cuando el porteador no haga constar en el conocimiento de embarque el estado y la condición aparentes de las mercancías [incluido su embalaje] o que deberá pagarse flete por la carga [a su llegada], a los efectos del párrafo 1 se entenderá que el porteador ha indicado en el conocimiento de embarque que las mercancías [incluido su embalaje] estaban en buen estado y condición aparentes y que no deberá pagarse flete alguno por la carga [a su llegada]. (Proyecto de disposición J-2; véase el párrafo 63 *supra*.)

3. Se estimará que el cargador garantiza al porteador, en el momento en que éste se hace cargo de las mercancías de conformidad con el artículo [II-A], la exactitud de las marcas, del número, de la cantidad y del peso, en la forma en que él los consigna, y el cargador indemnizará al porteador de todas las pérdidas, daños y gastos que resulten de inexactitudes de dicha información. *Con arreglo a esta garantía, el cargador continuará siendo responsable aun cuando el conocimiento de embarque se haya transferido a un tercero*. El derecho del porteador a esta indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad y sus obligaciones derivadas del contrato de transporte respecto de cualquier otra persona que no sea el cargador. (Proyecto de disposición K; véase el párrafo 67 *supra*.)

ARTICULO IV-D. DOCUMENTOS DISTINTOS DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

Proyecto de variante A

Cuando un porteador expida un documento distinto de un conocimiento de embarque, que constituya prueba de un contrato de transporte, tal documento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de la recepción por el porteador de las mercancías en la forma descrita en dicho documento. (Véase el párrafo 71 *supra*.)

Proyecto de variante B

1. Si no se ha expedido o solicitado un conocimiento de embarque relativo al transporte de determinadas mercancías, el porteador, después de haber recibido y tomado a su cargo las mercancías, expedirá, a petición del cargador, un documento distinto del conocimiento de embarque que constituya prueba del contrato de transporte. En este documento figurará [cualquier

información específicamente solicitada por el cargador que sea] [la información] requerida de conformidad con el artículo [IV-B].

2. Cuando [no obstante la solicitud específica del cargador] el porteador no haga constar en el documento, expedido de conformidad con el párrafo 1 de este artículo, el estado y la condición aparentes de las mercancías [incluido su embalaje] o que deberá pagarse flete por la carga, [a su llegada,] se entenderá que el porteador ha indicado en dicho documento que las mercancías [incluido su embalaje] estaban en buen estado y condición aparentes [cuando él las recibió] y que no deberá pagarse flete alguno por la carga [a su llegada].

3. Un documento distinto del conocimiento de embarque que constituya prueba del contrato de transporte, establecerá la presunción salvo prueba en contrario, de la recepción por el porteador de las mercancías en la forma descrita en dicho documento, con sujeción a las disposiciones del párrafo 2 de este artículo y a las reservas permitidas en virtud del párrafo 3 del artículo [IV-B]. (Véase el párrafo 74 *supra*.)

Parte II. Validez y efecto de las cartas de garantía

A. Introducción

1. Durante su sexto período de sesiones, el Grupo de Trabajo decidió que en el séptimo período de sesiones examinaría, entre otros temas, el de la validez y efecto de las cartas de garantía¹. Ni el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento (Convenio de Bruselas de 1924)² ni el Protocolo por el que se modificó ese Convenio (Protocolo de Bruselas de 1968)³ establecen reglas concernientes a la validez ni al efecto de las cartas de garantía proporcionadas por el cargador al porteador⁴.

B. Derecho y práctica corrientes

1) POR QUE SE EMITEN CARTAS DE GARANTIA

2. El tipo de carta de garantía al que se refiere este informe es el compromiso de un cargador, o de quien lo representa, de indemnizar al porteador por cualquier responsabilidad en la que este último pudiera incurrir con respecto al consignatario u otro tercero como consecuencia de la inexactitud de la información contenida en un conocimiento de embarque acerca de las marcas, el peso y la cantidad de las mercancías y de su condición aparente.

3. De conformidad con el párrafo 3° del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924, el porteador deberá, a

¹ Grupo de Trabajo, informe del sexto período de sesiones (A/CN.9/88).

² Sociedad de las Naciones, *Treaty Series*, vol. CXX, No. 2764, pág. 157; Registro de textos de convenciones y otros instrumentos relativos al derecho mercantil internacional, vol. II, pág. 136 (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: E.73.V.3) (denominado en adelante Registro de Textos).

³ Protocolo por el que se modifica el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924; Bruselas, 23 de febrero de 1968, Registro de textos, pág. 183.

⁴ Estas cartas son conocidas también como cartas de indemnización.

petición del cargador, entregar a éste un conocimiento que contenga la información especificada en ese párrafo. El párrafo 4º del artículo 3 del Convenio establece que "Este conocimiento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de la recepción por el porteador de las mercancías, en la forma en que aparezcan descritas conforme al párrafo tercero, a), b) y c)". El Protocolo de Bruselas de 1968 complementa el párrafo 4º del artículo 3 mediante el siguiente texto: "Sin embargo, no será admisible la prueba en contrario cuando el conocimiento haya sido transferido a un tercero de buena fe." (Párrafo 1 del artículo 1.)

4. De acuerdo con el Convenio, el porteador tiene derecho a ser indemnizado por el cargador por las pérdidas, daños o gastos resultantes de la inexactitud de parte de la información contenida en el conocimiento de embarque. El párrafo 5º del artículo 3 establece:

5º Se estimará que el cargador garantiza al porteador, en el momento de la carga, la exactitud de las marcas, del número, de la cantidad y del peso, en la forma en que él las consigna, y el cargador indemnizará al porteador de todas las pérdidas, daños y gastos que provengan o resulten de las inexactitudes de dichos extremos. El derecho del porteador a esta indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad y sus obligaciones derivadas del contrato de transporte respecto de cualquier otra persona que no sea el cargador.

La última frase del párrafo 5º del artículo 3 aclara que el porteador sigue siendo responsable ante el consignatario o ante terceros a quienes se hubiere transferido el conocimiento de embarque; el porteador solamente puede esperar una indemnización del cargador después de haber sufrido pérdidas, daños o gastos y, en ese caso, únicamente con respecto a las inexactitudes en las declaraciones del cargador sobre las marcas, el número, la cantidad y el peso. Dado que una demanda contra el cargador entraña demoras, riesgos y gastos, cabría esperar que el porteador anotase en el conocimiento de embarque todas las inexactitudes por las que pudiere ser responsable ante terceros; esto es particularmente cierto respecto de los defectos aparentes en el estado y condición de las mercancías, dado que con referencia a este tipo de información el Convenio no dispone ningún recurso del porteador contra el cargador⁵. Al hacer tales anotaciones, el porteador se protegería contra demandas hechas por cualquier cesionario del conocimiento de embarque sobre la base de la descripción de las mercancías que figura en dicho conocimiento.

5. Sin embargo, a veces se realizan en la práctica, entre los cargadores y los porteadores, arreglos para evitar que en el conocimiento de embarque se hagan anotaciones que pudieren obstar la aceptación de ese conocimiento por el consignatario o por un banco. El requisito previo acostumbrado para convenir el pago a través de un banco es que el conocimiento de embarque sea "limpio". El problema que enfrenta el porteador puede ejemplificarse de la siguiente manera: de conformidad con un contrato de venta entre un vendedor y un comprador, un banco que actúa en represen-

tación del comprador expide al vendedor una carta de crédito documentario en virtud de la cual el banco se compromete a pagar un giro por una suma determinada (que refleja el precio de las mercancías) contra la presentación de ciertos documentos, incluso un conocimiento de embarque "limpio" que constituye prueba del embarque de las mercancías. En el momento de la carga el porteador propone que se anote en el conocimiento de embarque: "cajas rotas", o "barriles con pérdidas". Dicha anotación haría inaceptable al conocimiento de embarque con arreglo a la cláusula incluida en la carta de crédito de que ese conocimiento debe ser "limpio". El cargador propone entonces que el porteador expida el conocimiento de embarque sin esa anotación, a cambio de una carta de garantía que establezca "al recibo por usted del embarque de referencia, su personal observó las siguientes excepciones y/o cláusulas concernientes al estado de la carga abajo mencionada: "cajas rotas". "Teniendo en cuenta que este conocimiento de embarque fue expedido sin las mencionadas excepciones y/o cláusulas que se indican en el mismo, por la presente convenimos en que, en caso de que los consignatarios o sus representantes formulen excepciones y/o cláusulas contra la carga aquí mencionada que fueren atribuibles a las excepciones y/o cláusulas arriba anotadas, se autoriza a usted a tomar medidas para la evaluación y pago de las pérdidas o daños de que se trate, y el monto total de tales pérdidas, daños y/o gastos serán pagados por nosotros a su solicitud."

6. Las circunstancias en las que se expide una carta de garantía pueden variar. Por ejemplo, la carta puede expedirse en casos en que el cargador y el porteador están en desacuerdo sobre la cantidad de las mercancías que se han de transportar o sobre lo apropiado de su embalaje. Por otra parte, pueden expedirse una carta de garantía aunque tanto el cargador como el porteador reconozcan que las mercancías no están en buen estado y condición aparentes. En todo caso, ni el consignatario ni otros terceros, tales como un banco o un asegurador, conocerán las discrepancias que existen entre la condición real de las mercancías en el momento de su recepción por el porteador y la descripción que figura en el conocimiento de embarque. De conformidad con un conocimiento de embarque "limpio": 1) el banco pagará la suma especificada en la carta de crédito; 2) el conocimiento de embarque podrá ser transferido de buena fe a terceros, y 3) el asegurador podrá indemnizar al porteador por la responsabilidad⁶ o podrá reembolsar al dueño de la carga por los daños en tránsito, cuando los daños fueren anteriores al tránsito.

7. En las circunstancias arriba expuestas, el consignatario, el banco u otro tercero, habrán sido engañados por la falta de toda anotación en el conocimiento de embarque "limpio"⁷. En los casos en que la falta de una anotación se debe a un honesto desacuerdo, por ejemplo, con referencia a la cantidad o peso de las mercancías, no se puede llegar a la conclusión de que el cargador y el porteador fueron

⁵ Respuesta de Francia al tercer cuestionario de la CNUDMI. El cuestionario y las respuestas figuran en un documento de trabajo de la Secretaría denominado "Respuestas al tercer cuestionario sobre conocimientos de embarque presentados por los Gobiernos y organizaciones internacionales para su examen por el Grupo de Trabajo" (A/CN.9/WG.III/L.2 y Add.1).

⁷ Véase Pourcelet, *Le transport maritime sous connaissement*, pág. 33 (1972).

⁵ En algunos casos, el pago por el porteador a un consignatario u otro tercero constituiría el cumplimiento por el porteador de la obligación del cargador; en este caso, el porteador podría tener derecho a que el cargador lo resarciera fuera del marco del Convenio.

culpables de un mal manejo deliberado, equivalente a defraudación. En otros casos, puede decirse que tal mal manejo deliberado tuvo lugar si la existencia del vicio era evidente y el porteador se abstuvo de anotarla en el conocimiento de embarque a fin de que su cliente (el cargador) lograra obtener el pago de las mercancías, o su venta, en circunstancias en que ello no hubiera sido posible de haberse declarado el vicio en el conocimiento de embarque.

2) CONSECUENCIAS JURIDICAS DE LAS CARTAS DE GARANTIA

8. Parece existir un acuerdo general en que una carta de garantía otorgada por el consignador no perjudica los derechos del consignatario o de otros terceros contra el porteador. Esa opinión se expresa en las leyes y en la jurisprudencia de varios Estados⁸.

9. Con respecto a la imposibilidad de la carta de garantía por el porteador contra el cargador u otra persona que la expidió, algunos tribunales nacionales parecen hacer una distinción entre los casos en que el porteador trató de engañar a terceros y los casos en que no hubo tal intención. Dicha distinción fue planteada en un importante caso planteado en Inglaterra: *Brown, Jenkinson & Co. Ltd. v. Percy Dalton (London) Ltd.*⁹; se trataba de la demanda de un porteador que quería ser resarcido por el cargador en virtud de una carta de garantía; en la opinión de Lord Pearce se describió el tipo de carta de garantía que podría ser impuesto: "En los últimos 20 años se ha tornado habitual, en particular en el comercio de navegación corta, que los dueños de buques expidan un conocimiento de embarque limpio a cambio de una indemnización por los cargadores en ciertos casos en que existe una controversia de buena fe sobre la condición o el embalaje de las mercancías. Ello evita la necesidad de enmendar cualquier carta de crédito, lo que podría provocar dificultades cuando se dispone de poco tiempo... No cabe duda de que esta práctica es útil cuando se trata de asuntos de poca monta o de controversias de buena fe en los que la dificultad para determinar las verdaderas circunstancias no guarda proporción con la importancia del caso." El Tribunal de Comercio del Sena (Francia) ha sostenido que "La práctica de emitir una carta de indemnización sólo se justifica cuando dada la rapidez que requieren las operaciones de explotación normal de las líneas marítimas regulares, al patrón del buque le resulta imposible verificar con rigurosa precisión la información proporcionada por el cargador antes del embarque"¹⁰.

10. Cuando el porteador expide un conocimiento de embarque limpio sabiendo que se debía haber expedido un conocimiento con cláusulas de reserva, se ha sostenido, por

⁸ Por ejemplo, el artículo 20 de la ley francesa No. 66-420, de 18 de junio de 1966; el artículo 1212 del Código Civil de Quebec; (*Continex v. SS Flying Independent* (1952) AMC 1499 (US District Court S.D.N.Y.); *Brown Jenkinson and Co. Ltd. v. Percy Dalton (London) Ltd.* [1957] 2 All. E.R. 844. En las respuestas del Dahomey, Italia, Francia y Rumania se sugiere que se declare que las cartas de garantía no tienen efecto alguno contra terceros.

⁹ *Brown, Jenkinson and Co. Ltd. v. Percy Dalton (London) Ltd.* [1957] 2 All. E.R. 844, 857.

¹⁰ *Thésée*, 10 de marzo de 1958, según se informó en *Tetley, Marine Cargo Claims* 223 (1965).

ejemplo en el caso *Brown v. Percy Dalton Ltd.* citado más arriba, que la carta de garantía no era imponible. En ese caso, el Tribunal de Apelación consideró que, de acuerdo con los hechos no controvertidos, "la situación era, por lo tanto, que a solicitud de los acusados [cargador] los demandantes [porteador] hicieron una declaración que sabían que era falsa y que tenían la intención de que fuese creída por las personas que recibiesen el conocimiento de embarque, incluso cualquier banquero que pudiese estar interesado..." La premisa en que se basan los demandantes es, en efecto, la siguiente: "Si usted hace una falsa declaración que engañe a los endosados o banqueros, le indemnizaremos a usted contra toda pérdida que pueda sufrir. No puedo admitir que un tribunal haya de prestar su ayuda para imponer semejante convenio." (Pág. 853.) El Tribunal de Apelación señaló asimismo que "cada caso deberá depender de sus propias circunstancias" (pág. 853). Sin embargo, de la práctica nacional no parece desprenderse un cuadro claro respecto de la imposibilidad de las cartas de garantía por el porteador contra el cargador¹¹.

C. Posibles criterios respecto de la validez y efecto de las cartas de garantía

11. En los párrafos que siguen se estudian varios posibles criterios respecto de la validez y efecto de las cartas de garantía. Se enuncian tres proyectos de propuesta. Los dos primeros proyectos de propuesta (Proyectos de Propuesta A y B) son alternativos. En cambio, el Proyecto de Propuesta C no es incompatible con el Proyecto de Propuesta A ni con el B; sería posible que el Grupo de Trabajo estudiase la posibilidad de aprobar cualquiera de los Proyectos de Propuesta A o B junto con el Proyecto de Propuesta C.

1) FALTA DE DISPOSICION ALGUNA, EN EL CONVENIO, SOBRE EL TEMA DE LAS CARTAS DE GARANTIA

12. Se ha sugerido que la solución al problema planteado por las cartas de garantía no consiste en declararlas nulas e inválidas, sino, en cambio, en tratar de lograr mayor flexibilidad en las transacciones de crédito bancario. En la respuesta de Sudáfrica al cuestionario de la Secretaría se sugirió que "la relación entre los conocimientos de embarque y las cartas de crédito debería ser estudiada en el curso de la actual revisión de los Usos y Reglas Uniformes relativos a los créditos documentarios". De manera similar, en la respuesta de Australia se sugirió un estudio del motivo fundamental para mantener el requisito de un conocimiento de embarque "limpio".

13. Los Países Bajos manifestaron en su respuesta que "no existe razón valedera para suponer que existe la tendencia a abusar de los conocimientos de embarque limpios amparados por una carta de indemnización. En términos generales, el propósito de estos documentos es facilitar el comercio internacional en los casos en que los armadores tratan de condicionar un conocimiento de

¹¹ Véase *Tetley, Marine Cargo Claims*, pág. 222, donde se citan casos en que los tribunales permitieron que el porteador demandara al cargador basándose en la carta de garantía. Véase también Pourcellet, *Le transport maritime sous connaissement*, págs. 34 y 35 (1972).

embarque con alguna observación que no es esencial en cuanto a la condición o las cantidades de las mercancías". La respuesta de los Países Bajos se refería luego a "la sugerencia hecha por la Cámara de Comercio Internacional hace algunos años, a saber, que las cláusulas que se registren y que contengan observaciones de importancia no esencial acerca de la condición o la calidad de las mercancías, no tendrán consecuencia alguna respecto de la validez y negociabilidad de los conocimientos de embarque".

14. En la respuesta de la Cámara de Comercio Internacional se manifestó que una disposición de la convención por la que se declarase que las cartas de garantía eran nulas e inválidas sería, en el mejor de los casos, una solución parcial¹². La CCI no aprobó el uso de dichas cartas cuando se otorgasen con fines fraudulentos. "El problema del cargador, sin embargo, es que con frecuencia descubre que ciertas cláusulas que un porteador puede incluir en un conocimiento de embarque, con lo que éste deja de ser limpio, no tienen relación alguna con las condiciones del contrato de venta. Con todo, se ve sometido a dificultades para la financiación del crédito documentario." La respuesta de la CCI sugería que "en la medida en que la práctica de expedir una garantía a favor del porteador sigue siendo necesaria, en ciertos casos, por razones prácticas, un enfoque amplio del problema podría basarse en lo siguiente:

"Un mayor cuidado por parte de los cargadores para reducir las posibilidades de comentarios adversos de los porteadores acerca del conocimiento de embarque;

"Una actitud más razonable por parte de los porteadores en el sentido de admitir las prácticas de ciertos comercios sobre la conveniencia de formas modernas de embalaje y para no insistir en cláusulas estereotipadas;

"Un acuerdo entre el comprador y el vendedor sobre la aceptabilidad de los conocimientos de embarque que no son "limpios" en un sentido estricto pero que, a los fines del contrato de venta pueden considerarse, sin riesgo, como 'en orden'"¹³.

15. De otras respuestas al tercer cuestionario de la CNUDMI se desprende que no es necesario agregar una disposición al Convenio¹⁴. Así, los Estados Unidos respondieron que "el objetivo deseado es proteger al consignatario contra fraudes, y es dudoso que haga falta legislación internacional para lograr ese objetivo, a menos que la labor de la CNUDMI se haga extensiva a los créditos documentarios".

2) INVALIDACION DE LAS CARTAS DE GARANTIA

16. El propósito de todo recurso con respecto a la carta de garantía es desalentar la inclusión en los conocimientos de embarque de declaraciones falsas que podrían engañar al consignatario o a otro tercero. A este respecto, Lord Pearce

¹² Con referencia al tratamiento general del problema de los conocimientos de embarque "limpios", de las reservas en los conocimientos de embarque y de las cartas de indemnización, véase el folleto No. 223 de la Cámara de Comercio Internacional, titulado *The problem of Clean Bills of Lading* (1963).

¹³ En la respuesta de la CCI se sugirió asimismo que, en realidad, el vendedor a quien se ha emitido un conocimiento de embarque con restricciones puede obtener el pago del crédito proporcionando una garantía al banco que ha otorgado el crédito documentario, "evitando así cualquier perjuicio al comprador que sigue en libertad de oponerse al pago hecho contra tal documento".

¹⁴ Respuestas de los Estados Unidos y de los Países Bajos.

señaló en el caso *Brown Ltd. v. Percy Dalton Ltd.*, arriba citado, que "no basta con que los bancos o los compradores que hayan sido engañados por conocimientos de embarque limpios puedan tener recursos jurídicos contra el armador. Su objetivo es comprar bienes, no litigios. Además, se han citado casos en que sus derechos jurídicos pueden ser frustrados o no pueden resarcirse de su pérdida. La confianza es la base del comercio y los conocimientos de embarque son documentos importantes. Si los compradores y los bancos consideraran que no pueden seguir confiando en los conocimientos de embarque, las desventajas para la comunidad comercial serían mucho mayores que todos los inconvenientes que ocasiona el suministro de conocimientos de embarque limpios contra indemnizaciones" (pág. 857).

17. El efecto de la nulidad de las cartas de garantía consiste en liberar al cargador de su compromiso de indemnizar al porteador por la suma pagada por éste al consignatario o a otro tercero sobre la base de la discrepancia entre las mercancías según se describen en el conocimiento de embarque y como son realmente cuando las recibe el porteador. El cargador tendrá ante sí la opción de indicar los vicios en el conocimiento de embarque o de satisfacer al cargador no incluyendo las anotaciones pertinentes y asumiendo así responsabilidad ante terceros por las discrepancias, sin tener un recurso contractual contra el cargador. El objetivo del criterio basado en la invalidación consiste en inducir al porteador a hacer las anotaciones apropiadas en el conocimiento de embarque. El cargador, que es el verdadero beneficiario en la práctica de expedir cartas de garantía a cambio de conocimientos de embarque "limpios", no podría ya indemnizar al porteador excepto en lo que respecta a la indemnización reglamentaria en virtud del párrafo 5° del artículo 3 del Convenio de Bruselas. Se recordará que el párrafo 5° del artículo 3 dispone que el cargador debe indemnizar al porteador por las inexactitudes en las declaraciones proporcionadas por el cargador con respecto a las marcas, la cantidad y el peso, pero no por omisiones o declaraciones incorrectas en cuanto al estado o condición de las mercancías.

18. Los que se oponen a una disposición que invalide las cartas de garantía aducen que esta disposición beneficiaría al cargador aunque éste, como parte que indujo al porteador a no revelar el vicio de las mercancías, es el principal infractor contra el consignatario o un tercero¹⁵.

19. Entre los partidarios de una disposición en el Convenio tendiente a invalidar las cartas de garantía parecen surgir dos opiniones con respecto al alcance deseable de tal disposición. Un criterio consiste en invalidar todas las cartas de garantía emitidas por el cargador al porteador. El otro consiste en invalidar sólo las cartas de garantía emitidas por un cargador a un porteador que conocía o debía conocer la inexactitud o el vicio pero que, a pesar de ello, no hizo la anotación apropiada en el conocimiento de embarque.

a) *Disposición en el Convenio por la que se invalidan todas las cartas de garantía expedidas por el cargador al porteador*

20. En algunas respuestas al cuestionario del Secretario General se expresa preferencia por un enfoque según el cual

¹⁵ Véanse las respuestas de la Conferencia Marítima Báltica Internacional y el Comité Marítimo Internacional.

se invalidan todas las cartas de garantía expedidas por el cargador al porteador¹⁶. Una de las razones dadas es que, en todos los casos, las cartas de garantía tienen un efecto sobre la información que se incluye o se omite en el conocimiento de embarque; así pues, ya sea que el porteador se haya propuesto o no engañar al consignatario, el resultado para el consignatario será el mismo¹⁷. Otra razón del enfoque más amplio tendiente a invalidar todas las cartas de garantía es la dificultad de distinguir entre las cartas de garantía expedidas en casos de auténtico desacuerdo entre el cargador y el porteador (por ejemplo, en cuanto a la cantidad o el peso) y las cartas expedidas en casos en que el porteador conocía o debía conocer los vicios en las mercancías o su embalaje, o la inexactitud de la información proporcionada por el cargador.

21. Un proyecto de disposición que refleja este enfoque más amplio de la invalidación de las cartas de garantía es el siguiente:

Proyecto de propuesta A

Toda promesa o acuerdo hecho por el cargador, o en su nombre, de indemnizar al porteador con respecto a cualquier declaración hecha en el conocimiento de embarque o a la omisión de una declaración exigida en virtud del [párrafo 3° del artículo 3], serán nulos y sin efecto alguno.

b) *Disposición en la Convención por la que se invalidan las cartas de garantía expedidas a cambio de declaraciones incorrectas u omisión de información en los conocimientos de embarque*

22. Con arreglo a una segunda opinión, se invalidarían las cartas de garantía solamente cuando el porteador tuviera conocimiento de la inexactitud de la información proporcionada por el cargador o de los vicios aparentes de las mercancías. Los partidarios de este criterio manifiestan que las cartas de garantía son útiles para facilitar las relaciones comerciales en los casos de genuino desacuerdo entre el cargador y el porteador en cuanto a la cantidad de las mercancías y a las cuestiones de menor cuantía relativas a la condición de las mercancías o de su embalaje. Esta opinión es apoyada además por la práctica actual, como se ha señalado en los párrafos 9 y 10.

23. Un proyecto de disposición en el que se incorporaría este enfoque más estrecho de la invalidación de las cartas de garantía diría lo siguiente:

Proyecto de propuesta B

Toda propuesta o acuerdo hecho por el cargador, o en su nombre, de indemnizar al porteador con respecto a cualquier declaración hecha en el conocimiento de embarque, o a la omisión de información exigida en virtud del párrafo 3° del artículo 3, será nula y sin efecto alguno si el porteador sabía [o debía razonablemente haber sabido,

sobre la base de hechos que eran evidentes para él] que tal declaración era incorrecta o que la inclusión de tal información era necesaria.

3) **PLENA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR CON RESPECTO A TERCEROS EN CASO DE CONOCER DECLARACIONES FALSAS U OMISIONES**

24. Como se ha señalado (párrafo 16 *supra*), el objetivo central de todo recurso en esta esfera es desalentar la inclusión en conocimientos de embarque de declaraciones falsas que puedan engañar al consignatario o a terceros. En los proyectos de propuesta A y B se enfoca este objetivo invalidando todas o algunas de las cartas de garantía que puedan utilizarse para inducir a hacer tales declaraciones falsas. Otro enfoque consistiría en aumentar la responsabilidad de los porteadores con respecto a terceros que sean engañados por tales declaraciones falsas.

25. El párrafo 4° del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924, en su forma complementada por el párrafo 1 del artículo 1 del Protocolo de Bruselas, proporciona una base para la responsabilidad del porteador por declaraciones hechas en el conocimiento de embarque (véase el párrafo 3 *supra*). Sin embargo, toda responsabilidad basada en estas disposiciones estaría presumiblemente sujeta a los límites generales de la responsabilidad del porteador¹⁸. En vista de las graves consecuencias de las declaraciones falsas en los conocimientos de embarque, podría considerarse la posibilidad de suprimir los límites de la responsabilidad del porteador en las situaciones en que el porteador sabe que una declaración que figura en el conocimiento de embarque es falsa, o en que el porteador sabe que se omite una declaración exigida.

26. En las legislaciones francesa y noruega se emplea un enfoque similar, que se recomienda en algunas de las respuestas al tercer cuestionario de la CNUDMI¹⁹.

27. Un proyecto de disposición en que se aplica este enfoque es el siguiente:

Proyecto de propuesta C

Cuando el porteador incluye a sabiendas información inexacta en el conocimiento de embarque u omite cualquier información que debe incluirse en virtud [del párrafo 3 del artículo 3 revisado y del párrafo 7° del artículo 3] será responsable, ante el consignatario u otro tercero a quien se haya transferido el conocimiento de embarque, de toda pérdida y daño o de todo gasto hecho de buena fe por ese tercero como resultado de tal declaración u omisión, sin el beneficio de la limitación de la responsabilidad del porteador dispuesta en este Convenio.

¹⁸ Véase la *Compilación Revisada*, artículos II-C, II-D y II-E.

¹⁹ Véanse las respuestas de Finlandia, Francia, Noruega y Pakistán. En virtud de este enfoque, incluso si las cartas de indemnización del cargador son válidas, la mayor responsabilidad directa del porteador y la mayor responsabilidad indirecta del cargador en virtud de la garantía tenderían a desalentar el ofrecimiento de estas cartas por el cargador y su aceptación por el porteador.

¹⁶ Véanse las respuestas del Pakistán, Hungría y Turquía.

¹⁷ Véase la respuesta del Pakistán.

Parte III. Definición del contrato de transporte y situación jurídica del consignatario

A. INTRODUCCION

1. En su sexto período de sesiones, el Grupo de Trabajo señaló que sería conveniente formular en el Convenio revisado una definición del término "contrato de transporte"¹. Esta parte del cuarto informe del Secretario General responde a la solicitud formulada por el Grupo de Trabajo de que en este informe se examine también "una posible definición del 'contrato de transporte', así como la situación, respecto del porteador, de la persona autorizada para proceder a la recepción de las mercancías"².

2. La Secretaría recibió sólo una respuesta sustantiva a un cuestionario relativo a estas cuestiones; esa respuesta ha sido distribuida como documento de trabajo para el séptimo período de sesiones del Grupo de Trabajo (documento A/CN.9/WG.III/WP.18).

B. DEFINICION DEL "CONTRATO DE TRANSPORTE"

3. Aunque el Grupo de transporte todavía no ha estudiado una definición de la expresión "contrato de transporte", esa expresión ha sido empleada varias veces en el proyecto de disposiciones aprobado por el Grupo de Trabajo. En consecuencia, los contratos abarcados por el convenio revisado han sido identificados como "todos los *contratos de transporte* marítimo de mercancías"³, y el ámbito geográfico se examina en términos de "todo *contrato de transporte* marítimo de mercancías entre puertos situados en dos Estados"⁴. De manera similar, el "porteador" o el "porteador contratante" se define como "toda persona que en su propio nombre celebra un contrato de transporte marítimo de mercancías con el cargador"⁵, y pueden también encontrarse referencias al "contrato de transporte" en los proyectos de disposiciones sobre la responsabilidad extracontractual del porteador⁶, sobre la carga sobre cubierta⁷, sobre el conocimiento de embarque directo⁸, sobre la jurisdicción⁹, sobre el arbitraje¹⁰ y sobre estipulaciones contractuales que se aparten del Convenio¹¹.

4. En virtud del artículo 1 b) del Convenio de Bruselas de 1924, el término "contrato de transporte" se describía como aplicable "únicamente al contrato de porte formalizado en un conocimiento o en cualquier documento similar que sirva como título para el transporte de mercancías por mar". Los demás convenios sobre transporte no contienen una definición del "contrato de transporte" como tal; sin

¹ Grupo de Trabajo, informe sobre su sexto período de sesiones (A/CN.9/88), párr. 133.

² *Ibid.*, párr. 151.

³ Compilación revisada (A/CN.9/WG.III/WP.16), artículo I-A, párr. 1.

⁴ *Ibid.*, artículo I-B, párr. 1.

⁵ *Ibid.*, artículo I-C 1), párr. 1.

⁶ *Ibid.*, artículo II-D, párr. 1.

⁷ *Ibid.*, artículo II-F, párr. 2 (al hacer la siguiente referencia: "en el conocimiento de embarque o en otro documento que acredite el contrato de transporte").

⁸ *Ibid.*, artículo II-H, párr. 1.

⁹ *Ibid.*, artículo V-C, A 1), y B y D.

¹⁰ *Ibid.*, artículo V-D, párrs. 1 y 5.

¹¹ *Ibid.*, artículo VI-A, párrs. 1 y 3.

embargo, al delinear el alcance de la aplicación del convenio, utilizan "contratos de transporte" en contextos que indican el significado del término:

Convención CMR (carretera) de 1956 – artículo 1 1)

"1. La presente Convención se aplicará a todos los contratos de transporte de mercancías por carretera efectuado por vehículo y mediante pago . . ."

Convención de Varsovia (aire) de 1929 – artículo 1 1)

"1. La presente Convención se aplica a todo transporte internacional de personas, equipaje o mercancías, efectuado por aeronave y mediante pago. Se aplica también a los transportes gratuitos efectuados por aeronaves, por una empresa de transportes aéreos"¹².

Convenio CIM (ferrocarril) de 1970 – artículo 1 1)

"1. El presente Convenio se aplicará . . . a todas las remesas de mercancías entregadas al transporte con una carta de porte directa *para recorridos que afecten a los territorios de dos por lo menos de los Estados contratantes . . .*"

5. Es posible que el Grupo de Trabajo decida que la identificación de los "contratos de transporte" en los proyectos de disposiciones sobre el ámbito del Convenio revisado (párr. 3 *supra*) basta para indicar el significado del término, y que no se necesita ninguna definición del término "contrato de transporte".

6. Puede ocurrir también que el Grupo de Trabajo considere útil añadir al proyecto de disposición, en el artículo 1-A, las palabras "mediante pago" o "contra el pago de un flete"¹³.

Proyecto de disposición A

(Artículo 1-A: contratos abarcados)

1. Las disposiciones del presente Convenio serán aplicables a todos los contratos de transporte marítimo de mercancías [mediante pago] [contra el pago de un flete].

7. Como tercera posibilidad, quizá el Grupo de Trabajo desee considerar la posibilidad de adoptar una definición separada del término "contrato de transporte", de acuerdo con los términos generales propuestos por Francia en su respuesta a un cuestionario dirigido por la Secretaría a los miembros del Grupo de Trabajo¹⁴. Esta definición podría decir lo siguiente:

Proyecto de disposición B

La expresión "contrato de transporte" significa un contrato en virtud del cual un porteador promete a un cargador [contra el pago de un flete] [mediante pago] transportar determinadas mercancías de un puerto a otro.

¹² El Protocolo de La Haya de 1955 a la Convención de Varsovia de 1929 modificó parte de la redacción del artículo 1 1), pero dejó sin cambio alguno el fondo de la disposición.

¹³ Cabe señalar que tanto la CMR como la Convención de Varsovia emplean la expresión "mediante pago".

¹⁴ Véase A/CN.9/WG.III/WP.18.

8. Como se señaló en el documento A/CN.9/WG.III/WP.18, el artículo 15 de la ley francesa del 18 de junio de 1966 contiene una disposición similar. Podría llegarse a la conclusión de que el proyecto de disposición B es innecesario, pues expresa el significado comúnmente aceptado del término "contrato de transporte" para el transporte de mercancías por mar; por el contrario, es posible que el Grupo de Trabajo juzgue útil adoptar una definición de este término básico para expresar la obligación básica que asume el porteador, en virtud de su contrato con el cargador, de transportar mercancías de un puerto a otro¹⁵, y la obligación básica del cargador de pagar los fletes convenidos.

C. RELACION JURIDICA ENTRE EL PORTEADOR Y LA PERSONA AUTORIZADA PARA RECIBIR LAS MERCANCIAS

9. En el proyecto de disposiciones ya aprobado por el Grupo de Trabajo se hacen referencias al "consignatario"¹⁶ como "el titular de una acción por pérdida de las mercancías" (*l'ayant-droit*)¹⁷, "el demandante"¹⁸ y "el titular de las mercancías"¹⁹.

10. En el Convenio de Bruselas de 1924 sólo se hace referencia a la persona que tiene derecho a recibir las mercancías en el párrafo 6º del artículo 3 (la disposición relativa al aviso de las pérdidas o daños); esta disposición hace referencia en un punto a "la persona que tenga derecho a su recepción [de las mercancías], con arreglo al contrato de transporte" y en otro punto al "receptor". En otros convenios sobre transporte se delinea claramente la situación jurídica del "consignatario". Así, los artículos 12 y 13 de la Convención CMR, los artículos 16, 21 y 22 del Convenio CIM de 1970 y los artículos 12 y 13 de la Convención de Varsovia, en su forma enmendada en 1955, se ocupan específicamente de los derechos del consignatario.

¹⁵ Véase la Compilación revisada, artículo I-B, párr. 1 ("puertos situados en dos Estados").

¹⁶ Véase la Compilación revisada, artículo I-B, párr. 2; artículo II-A, párrs. 2 y 3; artículo VI-A, párr. 3.

¹⁷ Véase la Compilación revisada, artículo II-B, párr. 2.

¹⁸ Véase la Compilación revisada, artículo II-B, párr. 3; artículo II-C, variante B, párr. 1 b); artículo V-C, partes A 2) a) y D; artículo VI-A, párr. 4.

¹⁹ Véase la Compilación revisada, artículo VI-A, párr. 4.

11. Es posible que el Grupo de Trabajo desee considerar un enfoque mediante el cual en el convenio revisado se reconozcan explícitamente los derechos derivados de que disfruta el consignatario u otra tercera persona con respecto al porteador, ya sea directamente en virtud del contrato de transporte o como resultado de una transferencia del conocimiento de embarque. Esta disposición no afectaría en modo alguno ninguna relación contractual directa (por ejemplo, en virtud de un contrato de compraventa) entre el consignatario y el cargador.

12. A fin de reconocer los derechos del "consignatario", el Grupo de Trabajo podría adoptar una definición de "consignatario" y considerar luego una disposición separada en la que se describa la situación jurídica del consignatario.

Proyecto de disposición C

1. *Definición de "consignatario"*: El "consignatario" es la persona autorizada para recibir las mercancías en virtud del contrato de transporte.

2. *Situación jurídica del consignatario*: El consignatario tendrá los derechos del cargador y, además, todo derecho que se le confiera en virtud del artículo [3 4]).

13. Cuando, con arreglo al proyecto de disposición C, párr. 2, el consignatario disfrute de "los derechos del cargador", el consignatario tendrá sólo los derechos que hubiera tenido el cargador en esas circunstancias. Por consiguiente, el consignatario seguirá estando sujeto a cualesquiera limitaciones impuestas por el convenio a los derechos del cargador, tales como la limitación de tiempo para dar al porteador el aviso requerido de las pérdidas o daños (Compilación revisada, artículo V-A) o el plazo de prescripción para iniciar una acción contra el porteador (Compilación revisada, artículo V-B). Además, la disposición de que el consignatario "tendrá los derechos del cargador" no impondría al consignatario las obligaciones del cargador para con el porteador, ya que estas obligaciones (tales como la responsabilidad del cargador por el embarque de mercancías peligrosas en virtud del párrafo 6º del artículo 4 del Convenio de 1924) parecen corresponder exclusivamente al cargador.

14. En el proyecto de propuesta relativo a la situación jurídica del consignatario se hace referencia especial al párrafo 4º del artículo 3 porque, en virtud de ese artículo, los consignatarios (y otros terceros de buena fe a los que se haya transferido un conocimiento de embarque) han de disfrutar de mayores derechos con respecto al porteador que los que habría disfrutado el cargador.