

## IV. REGLAMENTACION INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE MARITIMO

### 1. Informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su séptimo período de sesiones (Ginebra, del 30 de septiembre al 11 de octubre de 1974) (A/CN.9/96)\*

		INDICE		
	<i>Párrafos</i>		<i>Párrafos</i>	
INTRODUCCION GENERAL .....	1-9	C. Documentos distintos de los conocimientos de embarque, que constituyen prueba del contrato de transporte .....	54-59	
I. CONTENIDO Y EFECTO JURIDICO DE LOS DOCUMENTOS PROBATORIOS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE .....	10-68	1) Introducción .....	54-55	
A. Introducción .....	10-12	2) Examen por el Grupo de Trabajo .....	56-59	
B. Conocimientos de embarque .....	13-53	D. Informe del Grupo de Redacción .....	60	
1) Disposiciones de los convenios vigentes ..	13	E. Examen del informe del Grupo de Redacción ..	61-68	
2) Definición del "conocimiento de embarque" .....	14-19	II. VALIDEZ Y EFECTO DE LAS CARTAS DE GARANTIA .....	69-92	
a) Introducción .....	14-16	A. Introducción .....	69-74	
b) Examen por el Grupo de Trabajo .....	17-19	B. Examen por el Grupo de Trabajo .....	75-84	
3) Contenido del conocimiento de embarque ..	20-36	C. Informe del Grupo de Redacción .....	85	
a) Introducción .....	20	D. Examen del informe del Grupo de Redacción ..	86-92	
b) Examen por el Grupo de Trabajo .....	21-36	III. DEFINICION DEL CONTRATO DE TRANSPORTE Y DEL CONSIGNATARIO .....	93-105	
4) Información facilitada por el cargador que es inexacta o que el porteador no tiene medios razonables de comprobar; reservas del porteador .....	37-42	A. Introducción .....	93-96	
a) Introducción .....	37-38	B. Examen por el Grupo de Trabajo .....	97-103	
b) Examen por el Grupo de Trabajo .....	39-42	1) "Consignatario" .....	97-98	
5) Contenido del conocimiento de embarque como medio de prueba contra el porteador ..	43-49	2) "Contrato de transporte" .....	99-103	
a) Introducción .....	43-45	C. Informe del Grupo de Redacción .....	104	
b) Examen por el Grupo de Trabajo .....	46-49	D. Examen del informe del Grupo de Redacción ..	105	
6) Efecto de la omisión de información requerida en los conocimientos de embarque ..	50-53	IV. LABOR FUTURA .....	106-110	
a) Introducción .....	50	<i>Adición:</i> Cuarto informe del Secretario General sobre responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque (distribuido como documento A/CN.9/96/Add.1, reproducida en este volumen, segunda parte, IV, 2, <i>infra</i> ).		
b) Examen por el Grupo de Trabajo .....	51-53			

#### Introducción general

1. El Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo fue creado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) en su segundo período de sesiones (1969) y ampliado por la Comisión en su cuarto período de sesiones (1971)<sup>1</sup>. El Grupo de Trabajo está integrado por los siguientes 21 miembros de la Comisión: Alemania

\* 18 de noviembre de 1974.

<sup>1</sup> Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su cuarto período de sesiones (1971), *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo sexto período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/8417)*, párr. 19 (Anuario de la CNUDMI, vol. II: 1971, primera parte, II, A).

(República Federal de), Argentina, Australia, Bélgica, Brasil, Chile, Egipto, Estados Unidos de América, Francia, Ghana, Hungría, India, Japón, Nigeria, Noruega, Polonia, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Unida de Tanzania, Singapur, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y Zaire.

2. Al definir la tarea del Grupo de Trabajo en su cuarto período de sesiones, la Comisión resolvió que

"Las reglas y prácticas relativas a los conocimientos de embarque, incluidas las contenidas en el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento (Convenio de Bruselas de 1924) y en el Protocolo por el que se modificó ese Convenio (Protocolo de Bruselas de 1968), deberían examinarse con miras a revisar y ampliar las reglas según proceda y que, en su

caso, podría prepararse un nuevo convenio internacional para su adopción bajo los auspicios de las Naciones Unidas<sup>2</sup>.

Además, la Comisión enumeró varios temas que deberían ser examinados. En anteriores periodos de sesiones el Grupo de Trabajo ha tomado decisiones sobre los temas siguientes: *a)* período durante el cual el porteador es responsable; *b)* responsabilidad por carga sobre cubierta y animales vivos; *c)* cláusulas de los conocimientos de embarque en las que se limita a un tribunal determinado la jurisdicción por reclamaciones<sup>3</sup>; *d)* normas básicas que rigen la responsabilidad del porteador; *e)* cláusulas de arbitraje en los conocimientos de embarque<sup>4</sup>; *f)* limitación unitaria de la responsabilidad; *g)* transbordo; *h)* cambio de ruta; *i)* plazos de prescripción<sup>5</sup>; *j)* responsabilidad del porteador por demora; *k)* ámbito de aplicación del Convenio; *l)* eliminación de las cláusulas nulas; *m)* carga sobre cubierta y animales vivos; y *n)* definiciones del artículo 1<sup>6</sup>.

3. En su sexto período de sesiones, el Grupo de Trabajo decidió dedicar el séptimo período de sesiones<sup>1</sup> a los temas siguientes: *a)* contenido del contrato de transporte marí-

<sup>2</sup> *Ibid.* En su séptimo período de sesiones, la Comisión decidió que el Grupo de Trabajo "continúe su labor con arreglo al mandato estipulado por la Comisión en su cuarto período de sesiones y complete sus trabajos a la mayor brevedad". 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.

<sup>3</sup> Informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su tercer período de sesiones, 31 de enero a 11 de febrero de 1972 (A/CN.9/63). (Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV.) 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).

<sup>4</sup> Informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su cuarto período (extraordinario) de sesiones, 25 de septiembre a 6 de octubre de 1972 (A/CN.9/74, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 1). El Grupo de Trabajo utilizó como documentos de trabajo el primer informe del Secretario General 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), y otros dos documentos de trabajo preparados por la secretaria: "Planteamientos de las decisiones básicas en la política de distribución de los riesgos entre el propietario de la carga y el porteador" (A/CN.9/74, anexo I, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 2) y "Cláusulas de arbitraje" (A/CN.9/74, anexo II, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 3).

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

<sup>6</sup> Informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones, Ginebra, 4 a 20 de febrero de 1974 (A/CN.9/88, Anuario de la CNUDMI, vol. V: 1974, segunda parte, III, 1). El Grupo de Trabajo utilizó como documentos de trabajo 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), la quinta parte del 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), un estudio preparado por el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT) con el título de "Estudio sobre el transporte de animales vivos (A/CN.9/WG.III/WP.11, Anuario de la CNUDMI, vol. V: 1974, segunda parte, III, 3) y un documento de trabajo de la Secretaría relativo a la carga sobre cubierta (A/CN.9/WG.III/WP.14).

timo de mercancías; *b)* validez y efecto de las cartas de garantía; *c)* efecto jurídico del conocimiento de embarque para la protección del comprador de buena fe del conocimiento de embarque; y *d)* cualesquiera otros temas cuyo estudio fuese necesario para terminar su examen inicial de las normas del Convenio de Bruselas de 1924 y del Protocolo de 1968<sup>7</sup>.

4. El Grupo de Trabajo celebró su séptimo período de sesiones en Ginebra del 30 de septiembre al 11 de octubre de 1974.

5. Veinte miembros del Grupo de Trabajo estuvieron representados en el período de sesiones<sup>8</sup>. También asistieron a él como observadores los siguientes miembros de la Comisión: Filipinas y la República Árabe Siria, y observadores de las siguientes organizaciones internacionales intergubernamentales y no gubernamentales: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), Comité Marítimo Internacional (CMI), Cámara de Comercio Internacional (CCI), Cámara Internacional de Navegación Marítima, Unión Internacional de Seguros de Transportes, Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril (OVTI), Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT), Asociación Internacional de Armadores (INSA) y Baltic and International Maritime Conference (BIMCO).

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

Presidente: Sr. Mohsen Chafik (Egipto);

Vicepresidentes: Sr. D. M. López Saavedra (Argentina),

Sr. Stanislaw Suchorzewski (Polonia);

Relator: Sr. R. K. Dixit (India).

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

- 1) Programa provisional y anotaciones (A/CN.9/WG.III/L.3).
- 2) Cuarto informe del Secretario General sobre responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque (A/CN.9/WG.III/WP.17, vol. I y Corr.1, y vol. II).
- 3) Compilación Revisada del proyecto de disposiciones sobre la responsabilidad del porteador (A/CN.9/WG.III/WP.16).
- 4) Memorando sobre la estructura de un posible nuevo convenio sobre el transporte de mercancías por mar (presentado por Noruega) (A/CN.9/WG.III/WP.15).
- 5) Respuesta de Francia al cuestionario de 3 de abril de 1974 (Posible definición del contrato de transporte, y situación jurídica del consignatorio) (A/CN.9/WG.III/WP.18).

<sup>7</sup> 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 (A/CN.9/88, Anuario de la CNUDMI, vol. V: 1974, III, 1), párrs. 148 y 149.

<sup>8</sup> Todos los miembros del Grupo de Trabajo, con la excepción de Zaire.

- 6) Respuestas al tercer cuestionario sobre conocimientos de embarque presentadas por los gobiernos y organizaciones internacionales para su examen por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/WG.III/L.2 y Add.1 y 2).

8. El Grupo de Trabajo aprobó el siguiente programa:

- 1) Apartura del período de sesiones;
- 2) Elección de la Mesa;
- 3) Aprobación del programa;
- 4) Examen de los temas de fondo aún no examinados por el Grupo de Trabajo;
- 5) Labor futura;
- 6) Aprobación del informe.

9. El Grupo de Trabajo utilizó el informe del Secretario General titulado "Cuarto informe del Secretario General sobre responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque" (llamado en adelante "Cuarto informe del Secretario General") (A/CN.9/WG.III/WP.17), como documento de trabajo para los temas examinados en él. En ese informe, el Secretario General examinaba los temas siguientes: contenido y efecto jurídico de la emisión de conocimientos de embarque u otros documentos que constituyan prueba del contrato de transporte (primera parte); validez y efecto de las cartas de garantía (segunda parte); definición del contrato de transporte y situación jurídica del consignatario (tercera parte)<sup>9</sup>.

## I. Contenido y efecto jurídico de los documentos probatorios del contrato de transporte

### A. Introducción

10. La parte I del cuarto informe del Secretario General trataba del contenido y el efecto jurídico de los documentos probatorios del contrato de transporte marítimo de mercancías<sup>10</sup>.

11. En su sexto período de sesiones, el Grupo de Trabajo aprobó la siguiente norma para definir el ámbito de aplicación del Convenio: "Las disposiciones del presente Convenio serán aplicables a *todos los contratos de transporte marítimo de mercancías*"<sup>11</sup>. En virtud de esa disposición la aplicación del Convenio no se limitará a los contratos de los que hace prueba un conocimiento de embarque, sino que se extenderá a los contratos que estén acreditados por documentos más simplificados o que no consten en un documento. El Grupo de Trabajo decidió en su sexto período de sesiones que, en lo concerniente al tema del "contenido del contrato de transporte", el

informe que el Secretario General había de preparar para el séptimo período de sesiones del Grupo de Trabajo centraría la atención en 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 distintos tipos de documentos"<sup>12</sup>.

12. Atendiendo a la sugerencia del Grupo de Trabajo, en la parte I del cuarto informe del Secretario General se examinaron por separado dos tipos de documentos: el capítulo I (párrs. 3 a 67) trataba de los conocimientos de embarque y el capítulo II (párrs. 68 a 74) analizaba los demás tipos de documentos.

### B. Conocimientos de embarque

#### 1) DISPOSICIONES DE LOS CONVENIOS VIGENTES

13. El Convenio de Bruselas de 1924<sup>13</sup> incluye en su artículo 3 las disposiciones relativas al contenido y el efecto jurídico de los conocimientos de embarque, dichas disposiciones fueron completadas por el párrafo 1 del artículo 1 del Protocolo de Bruselas de 1968, que se refiere a los derechos de los terceros<sup>14</sup>. En el texto de estas disposiciones que se reproduce a continuación se ha subrayado la disposición añadida por el Protocolo de Bruselas de 1968, que comprende la segunda frase del párrafo 4 del artículo 3.

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

a) Las marcas principales necesarias para la identificación de las mercancías, tal como las haya dado por escrito el cargador antes de comenzar el cargamento de dichas mercancías, con tal que las expresadas marcas estén impresas o 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 tengan razón fundada para suponer que

<sup>12</sup> A/CN.9/88, párr. 152 (Anuario de la CNUDMI, vol. V: 1974, segunda parte, III, 1).

<sup>13</sup> 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").

<sup>14</sup> 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.

<sup>9</sup> El cuarto informe del Secretario General se reproduce en forma de adición al presente informe (A/CN.9/96/Add.1), reproducido en este volumen, segunda parte, IV, 2 *infra*.

<sup>10</sup> A/CN.9/96/Add.1, Parte I, párrs. 1 a 74, reproducido en este volumen, segunda parte, IV, 2 *infra*.

<sup>11</sup> Grupo de Trabajo, informe sobre el sexto período de sesiones (A/CN.9/88, párr. 48 a), Anuario de la CNUDMI, parte V: 1974, segunda parte, III, 1). Esta disposición se reproduce como párrafo 1 del artículo I-A en la Compilación revisada de proyectos de disposiciones sobre la responsabilidad del porteador (A/CN.9/WG.III/WP.16).

no representan exactamente las mercancías actualmente recibidas por él, o que no haya tenido medios razonables de comprobación.

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 o gastos que provengan o resulten de inexactitudes en 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.

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 del 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”.

## 2) DEFINICION DEL “CONOCIMIENTO DE EMBARQUE”

### a) Introducción

14. En vista de que en el informe del Secretario General se había propuesto el establecimiento de normas separadas para regir el contenido y el efecto jurídico del “conocimiento de embarque”, se consideró oportuno definir esta expresión. En el informe del Secretario General se partía del supuesto de que las reglas del Convenio con respecto al “conocimiento de embarque” no tenían por qué hacer entrar en juego cuestiones concernientes a la atribución de derechos a los sucesivos tenedores del conocimiento de embarque cuando éste es efectivamente transferido o negociado. En vez de eso, el informe abordaba la definición únicamente en el contexto de los derechos correspondientes al cargador o consignatario (u otro tenedor del conocimiento de embarque), y al porteador<sup>15</sup>.

<sup>15</sup> A/CN.9/96/Add.1, Parte I, párrs. 5-7 (reproducido en este volumen, segunda parte, IV, 2, *infra*).

15. En el informe se señalaba que las expresiones que se usan a menudo para caracterizar los conocimientos de embarque (por ejemplo, “negociable”, “título representativo”, etc.) tienen connotaciones que varían según los países y por eso no era oportuno utilizarlas en la definición de un documento cuyo contenido y efecto jurídico serían objeto de reglas especiales<sup>16</sup>. El informe advertía además que los conocimientos de embarque tenían una característica especial e identificable: habían de ser entregados al porteador a cambio de las mercancías. Esta característica es la que hace que el documento constituya un instrumento seguro y eficaz para la compraventa de mercancías cuando éstas se encuentren en tránsito y la que exige disposiciones especiales para proteger a los terceros que compran conocimientos de embarque contando con las declaraciones en ellos contenidas. El informe del Secretario General sugería, pues, que la definición del “conocimiento de embarque” se basara en la característica mencionada.

16. Se señalaba además en el informe que las respuestas al cuestionario enviado por el Secretario General indicaban que los conocimientos de embarque “negociables” solían declarar que las mercancías habían de ser entregadas “a la orden” de una persona que se indicaba, y en algunos casos “al portador”; en algunas de las respuestas se sugería que sólo los documentos que contuvieran tal declaración fueran considerados como “documentos de embarque”<sup>17</sup>. Al examinar esta sugerencia, se señalaba en el informe que esa regla sería útil a efectos de uniformidad y se formulaba un proyecto de definición que respondía a este criterio (proyecto de disposición A-2, Parte I, párr. 12). Ahora bien, se señalaba también en el informe que el requisito de que figuraran esas cláusulas expresas podía impedir que expresiones comúnmente utilizadas con significación parecida (tales como los documentos en que se dispone la entrega “a la orden o a los cesionarios” o “a los cesionarios”) quedaran comprendidas dentro de la definición, y podían suscitar además dificultades cuando los conocimientos de embarque se emitieran en términos distintos de los establecidos en el Convenio que se formularía<sup>18</sup>. En consecuencia se formulaba en el informe una variante de definición del “conocimiento de embarque” (proyecto de disposición A-1, párr. 10), en la que el requisito básico de que el porteador se comprometiera a entregar las mercancías solamente a la persona en posesión del documento iba acompañado de la norma según la cual 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. En virtud de esta última disposición, los documentos en que se utilicen los términos “a la orden” o “al portador” serían claramente “conocimientos de embarque” con arreglo al Convenio, aunque no se exigía el uso de estos términos expresos.

<sup>16</sup> A/CN.9/96/Add.1, Parte I, párrs. 59 a 65 (proyecto de disposición J). El problema del alcance de la expresión “conocimiento de embarque” ha sido examinado más detenidamente en el tercer informe del Secretario General sobre la responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga (A/CN.9/88/Add.1), parte 3, sección B, párrs. 4 a 13 (Anuario de la CNUDMI, vol. V: 1974, segunda parte, III, 2).

<sup>17</sup> A/CN.9/96/Add.1, Parte I, párr. 7 (reproducido en este volumen, segunda parte, IV, 2 *infra*).

<sup>18</sup> Véase A/CN.9/96/Add.1, Parte I, párr. 11 (reproducido en este volumen, segunda parte, IV, *infra*).

b) *Examen por el Grupo de Trabajo*

17. Hubo acuerdo general en el Grupo de Trabajo en que sería útil una definición de la expresión "conocimiento de embarque". La mayoría de los representantes que se refirieron a esta materia se mostraron partidarios del criterio que se había adoptado en el informe del Secretario General con respecto a la definición de los "conocimientos de embarque"<sup>19</sup>. Dos representantes expresaron su preferencia por una definición en la que se recogieran simplemente las referencias a las disposiciones aplicables del Convenio.

18. Varios representantes expresaron el parecer de que en la definición debía indicarse claramente que un documento sólo tenía el carácter de conocimiento de embarque si tenía que ser entregado a cambio de las mercancías. Algunos representantes señalaron a la atención del Grupo los problemas especiales que se suscitaban cuando se perdía el conocimiento de embarque o cuando recaía una decisión judicial en las mercancías amparadas por ese conocimiento. Un representante hizo observar que en algunos países las mercancías tenían que ser entregadas por el capitán a los funcionarios de aduanas del puerto de destino y no al tenedor del conocimiento de embarque.

19. Al concluir el examen por el Grupo de Trabajo, la cuestión de la definición de los "conocimientos de embarque" fue remitida a un Grupo de Redacción<sup>20</sup>.

## 3) CONTENIDO DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

a) *Introducción*

20. En el informe del Secretario General se examinaban las disposiciones del párrafo 3 del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924 relativas al contenido del conocimiento de embarque<sup>21</sup>. En el informe se señalaban las ambigüedades que se habían suscitado con respecto a algunos de los datos cuya inclusión se exigía en virtud de los apartados *a)* a *c)* del párrafo 3 del mencionado artículo. Una de ellas guardaba relación con las consecuencias de consignar en el conocimiento de embarque más de una de las características enumeradas en el apartado *b)* del párrafo 3) del artículo 3 o menos características de las facilitadas por el cargador al porteador. Un segundo problema guardaba relación con el hecho de que el apartado *c)* del párrafo 3 del artículo 3 requería que el porteador indicara el estado y condición aparentes "de las mercancías", siendo así que las anotaciones a este respecto solían referirse más frecuentemente al embalaje; se incluía en el informe un proyecto de disposición específicamente con miras a la solución de este problema en el apartado *c)* del párrafo 3, y mientras que una variante de proyecto de disposición estaba destinada a precisar inequívocamente que el término "mercancías"

<sup>19</sup> A/CN.9/96/Add.1, Parte I, párrs. 10 (proyecto de disposición A-1) y 12 (proyecto de disposición A-2) (reproducido en este volumen, segunda parte, IV, 2, *infra*).

<sup>20</sup> En cuanto al establecimiento del Grupo de Redacción, véase el párr. 60 del presente informe.

<sup>21</sup> A/CN.9/96/Add.1, Parte I, párrs. 14 a 56 (reproducido en este volumen, segunda parte, *infra*).

comprendía los cajones, contenedores y otros embalajes proporcionados por el cargador<sup>22</sup>. Se consideraba además en el informe las posibles adiciones al contenido que había de tener el conocimiento de embarque<sup>23</sup>.

b) *Examen por el Grupo de Trabajo*i) *Revisión del contenido exigido para el conocimiento en virtud del Convenio de 1924*

21. El Grupo de Trabajo decidió conservar el apartado *a)* del párrafo 3 del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924. Su texto, no obstante, fue sometido al Grupo de Redacción para que estudiase la posibilidad de simplificar su redacción.

22. En cuanto al apartado *b)* del párrafo 3 del artículo 3, la mayoría de los representantes manifestaron su apoyo al proyecto de disposición B del informe<sup>24</sup> en virtud del cual el porteador tendría que indicar en el conocimiento de embarque "el número de bultos o piezas, y la cantidad o el peso", siempre que unos y otros fueran facilitados por el cargador. El Grupo de Trabajo aprobó esta modificación al apartado *b)* del párrafo 3 del artículo 3.

23. Varios representantes señalaron que los conocimientos de embarque debían incluir una breve declaración de la naturaleza de las mercancías. El Grupo de Trabajo aprobó esta sugerencia, pero varios representantes advirtieron que tal declaración tenía que ser de carácter muy general, particularmente en los casos en que las mercancías se encontraban en embalajes o contenedores.

24. Con respecto al apartado *c)* del párrafo 3 del artículo 3 del Convenio de 1924, la mayoría de los representantes fueron partidarios de añadir la frase "incluido su embalaje", como se sugería en el proyecto de disposición C del informe del Secretario General (Parte I, párr. 28). Adujeron esos representantes que el estado aparente del embalaje era a menudo una indicación del estado de las mercancías en él contenidas. Además, como a los porteadores no les incumbía abrir embalajes o contenedores sellados, en la mayoría de los casos sólo estarían en condiciones de examinar el estado aparente del embalaje y no el de las mercancías mismas. Varios representantes se opusieron al proyecto de disposición C fundándose en que el hecho de mencionar el embalaje únicamente en este caso daría lugar a malas interpretaciones en otros lugares del Convenio en que se utilizaba el término "mercancías" y que una disposición de este tipo induciría a los porteadores a formular salvedades innecesarias al describir el estado del embalaje.

25. Varios representantes apoyaron el proyecto de disposición D contenido en el informe del Secretario General

<sup>22</sup> Los proyectos de disposiciones C y D sobre estas cuestiones figuran en los párrafos 28 y 29 de la Parte I del informe del Secretario General. Como se indicaba en el informe (nota 29 al párrafo 29), en virtud de una decisión anterior del Grupo de Trabajo se habían tenido en cuenta los contenedores en la formulación de los límites de la responsabilidad del porteador. Véase la Compilación Revisada (A/CN.9/WG.III/WP.16), artículo II-B.

<sup>23</sup> A/CN.9/96/Add.1, Parte I, párrs. 42 a 52 (reproducido en este volumen, segunda parte, IV, 2, *infra*).

<sup>24</sup> *Ibid.*, párr. 24.

(Parte I, párr. 29), que preveía la adición en la definición de “mercancías” aprobada previamente por el Grupo de Trabajo (Compilación Revisada, artículo 1-C, 2), de la Compilación Revisada) de la frase “y los cajones, contenedores y otros embalajes consignados por el embarcador”. En apoyo del proyecto de disposición D se adujo que con ello se aclararía no sólo que el porteador estaba obligado a anotar en el conocimiento de embarque el estado aparente del embalaje, lo cual era una buena indicación del estado de las mercancías contenidas en él, sino además que las disposiciones sobre mercancías del Convenio Revisado, en particular las relativas a responsabilidad por daños de las mercancías, se aplicaban a los embalajes de las mercancías. Otros varios representantes se opusieron al proyecto de disposición D fundándose en que crearía una nueva responsabilidad de los porteadores por daños a los embalajes aun cuando no hubiera daños en las mercancías contenidas en ellos y que ello volvería a plantear la cuestión de la responsabilidad del porteador y las limitaciones por unidad a esa responsabilidad. Varios representantes apoyaron la inclusión tanto del proyecto de disposición C como del proyecto de disposición D. Otros varios representantes prefirieron que se conservara el apartado c) del párrafo 3 del artículo 3 del Convenio de 1924 sin ninguna modificación de la definición de “mercancías” anteriormente adoptada por el Grupo de Trabajo.

ii) *Posibles adiciones a la lista de datos que deben figurar en los conocimientos de embarque*

26. Algunos representantes declararon que debía mantenerse al mínimo la información requerida en los conocimientos de embarque y manifestaron su oposición a toda adición a la lista de datos mínimos requeridos que figuraba en el párrafo 3 del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924. Dichos representantes mantenían que, si se deseaba incluir otros datos en el conocimiento de embarque, lo mejor era dar a los cargadores la posibilidad de solicitar su inclusión.

27. Por sugerencia de varios representantes, el Grupo de Trabajo decidió hacer constar que los conocimientos de embarque debían contener una breve declaración de la naturaleza general de las mercancías, facilitada por el cargador, pero dejó al Grupo de Redacción el cuidado de encontrar el lugar adecuado para esa disposición en el Convenio revisado.

28. El Grupo de Trabajo aprobó el proyecto de disposición F que se reproducía en el informe del Secretario General (Parte I, párr. 46), y cuyo objeto era obligar a los porteadores a incluir en los conocimientos de embarque “el nombre y el establecimiento principal del porteador contratante”. Por otra parte, decidió someter a la consideración del Grupo de Redacción la sugerencia de un representante de que, habida cuenta de la definición de “porteador” anteriormente adoptada por el Grupo de Trabajo (Compilación Revisada, Artículo 1-C 1)), se suprimiera del proyecto de disposición F la palabra “contratante”. El Grupo de Trabajo no adoptó la propuesta de un representante de que se añadiera al proyecto de disposición F la frase “o su agente en el puerto de descarga”.

29. Un representante, apoyado por otros varios, propuso que entre los datos que debían figurar en el conocimiento

de embarque se incluyera el lugar de expedición de dicho conocimiento y la fecha en la que el porteador se hace cargo de las mercancías en el puerto de carga. En apoyo de este argumento se declaró que el lugar de emisión era importante para determinar el alcance geográfico de aplicación del Convenio, mientras que la fecha en la que el porteador se hacía cargo de las mercancías en el puerto de carga fijaba el comienzo del período de responsabilidad del porteador. El Grupo de Trabajo decidió incluir entre los datos que han de figurar en los conocimientos de embarque el lugar de expedición del conocimiento y la fecha en la que el porteador se hace cargo de las mercancías en el puerto de carga.

30. La mayor parte de los representantes convinieron en que debían añadirse los siguientes datos al contenido obligatorio del conocimiento de embarque: los puertos de carga y descarga según el contrato de transporte; el nombre del buque en el que se cargan las mercancías; el número de originales del conocimiento de embarque; y el nombre del cargador. En cambio se manifestó general oposición a la inclusión obligatoria en los conocimientos de embarque de disposiciones detalladas acerca de la negociabilidad.

31. La mayor parte de los representantes se declararon favorables a la inclusión de la firma del porteador entre los datos que deben figurar en el conocimiento de embarque. Algunos hicieron notar que la norma debía ser suficientemente amplia para autorizar la firma por reproducción mecánica, impresión o estampación, procedimientos que están en armonía con la práctica comercial. Un representante se inclinaba por una aclaración en el sentido de que el requisito de la firma podía ser cumplimentado por un agente del porteador.

32. La mayor parte de los representantes apoyaron la inclusión, en alguna forma, entre los datos obligatorios del conocimiento de embarque, del flete correspondiente al transporte de que se trate, al menos en los casos en que dicho flete haya de cobrarse en el lugar de destino. Varios representantes apoyaron la inclusión obligatoria en el conocimiento de embarque de una referencia al pago anticipado del flete en todos los casos en que dicho pago se haya realmente efectuado.

33. La mayoría de los representantes opinaron que sería útil que en los conocimientos de embarque se hiciera constar el nombre del consignatorio. No obstante, varios representantes pusieron de relieve que éste no sería conocido de manera precisa en los casos en que el conocimiento de embarque se expidiera a la orden de una persona designada o al portador.

34. Un representante propuso la adición obligatoria del siguiente dato en los conocimientos de embarque: “el tiempo invertido en la carga, cuando dicho tiempo exceda al previsto en el contrato de transporte”. Se explicó que esta disposición tenía por objeto impedir que el porteador tratara de hacer pagar al consignatorio las sobrestadías producidas en el puerto de carga.

35. Varios representantes destacaron la necesidad de examinar cuidadosamente las sanciones que llevaría consigo la omisión del conocimiento de embarque de uno o más de los datos adicionales requeridos. A este respecto, hubo

acuerdo en que dicha omisión no debía llevar consigo la invalidez del conocimiento de embarque. Un representante sugirió que la cuestión de las sanciones se dejara a la discreción de los tribunales nacionales.

36. En lo concerniente a los conocimientos de embarque, el Grupo de Trabajo aprobó en lo fundamental las modificaciones del apartado 7 del artículo 3 del Convenio de 1924 que se proponían en el proyecto de disposición H en el informe del Secretario General (Parte I, párr. 55). El proyecto de disposición H estaba destinado a aclarar el párrafo 7 del artículo 3, sin modificar, sin embargo, su fondo. El Grupo de Trabajo decidió añadir al proyecto de disposición H la frase que se reproducía entre corchetes en el párrafo 56 del informe del Secretario General.

#### 4) INFORMACION FACILITADA POR EL CARGADOR QUE ES INEXACTA O QUE EL PORTEADOR NO TIENE MEDIOS RAZONABLES DE COMPROBAR; RESERVAS DEL PORTEADOR

##### a) Introducción

37. El Convenio de Bruselas de 1924, después de especificar los datos que deberá contener el conocimiento de embarque, añadía la siguiente cláusula general al párrafo 3 del artículo 3:

“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.”

38. En el informe del Secretario General se hacía constar que dicha disposición autorizaba simplemente al porteador a omitir del conocimiento de embarque ciertos datos, si bien era práctica común en el comercio que el porteador los incluyera de todas formas en dicho conocimiento, formulando, sin embargo, al mismo tiempo las oportunas observaciones o reservas. En el informe se formulaba un proyecto de disposición basado en esa práctica comercial<sup>25</sup>.

##### b) Examen por el Grupo de Trabajo

39. Un representante, apoyado por otros varios, opinó que debía tomarse como base de discusión el proyecto de disposición E, que figuraba en el informe del Secretario General (parte I, párr. 35), y con arreglo al cual el porteador debería incluir en los conocimientos de embarque datos concernientes a la descripción, las marcas, el número, la cantidad o el peso de las mercancías tal como las proporcionaba el cargador, pero se le permitiría formular expresamente su reserva en caso de dudar de la exactitud de las declaraciones del cargador o de no tener medios razonables para verificarla. Se propuso, sin embargo, que el proyecto de disposición E se completara con una disposi-

<sup>25</sup> A/CN.9/96/Add.1, Parte I, párrs. 31 a 37 (reproducido en este volumen, segunda parte, IV, 2, *infra*). El proyecto de disposición E, relativo a esta cuestión, se reproduce en el párrafo 35.

ción en la que se estipulase, que respecto de terceros que actuaran de buena fe, el porteador pudiera invocar únicamente una reserva en la que se hiciera referencia expresa a la inexactitud sospechada en los casos en que el porteador tuviera o debiera haber tenido conocimiento de dicha inexactitud. Varios representantes apoyaron el proyecto de disposición E, con la modificación sugerida, haciendo ver que correspondía a la práctica comercial corriente. Algunos representantes y observadores advirtieron que para el tercero representaría una pesada carga tener que demostrar que el porteador “tenía o debería haber tenido conocimiento de la inexactitud”.

40. Otros varios representantes se declararon partidarios de una norma en virtud de la cual el porteador pudiera negarse a incluir en el conocimiento de embarque datos sobre las mercancías facilitadas por el cargador, siempre que motivara específicamente su negativa.

41. El Grupo de Trabajo decidió someter la cuestión de las reservas a la consideración del Grupo de Redacción, dando a éste instrucciones para que preparara un proyecto de texto basado en los siguientes principios:

1. El porteador estará obligado a incluir en el conocimiento de embarque todas las informaciones facilitadas por el cargador en relación con la naturaleza general, las marcas, el número, la cantidad y el peso de las mercancías;

2. El porteador podrá añadir sus reservas a las informaciones facilitadas por el cargador, haciendo constar expresamente las razones de esas reservas;

3. No hay ninguna necesidad de formular una norma especial acerca del efecto jurídico, desde el punto de vista de la prueba, de las reservas formuladas por el porteador en el conocimiento de embarque.

42. El Grupo de Trabajo decidió que la norma general sobre las reservas del porteador se aplicara también a los transportes de carga a granel y de carga en contenedores, y que no había ninguna necesidad de formular normas especiales que se aplicaran solamente a esos tipos de transporte. No obstante, un representante y un observador destacaron la relación existente entre la contenerización y la limitación por unidad de la responsabilidad del porteador, previamente aprobada por el Grupo de Trabajo (Compilación Revisada, Artículo II-C); con arreglo a esa disposición, un contenedor constituye una unidad de carga transportada, pero, si se ha descrito el contenido del contenedor, las mercancías transportadas en él pueden ser consideradas en algunos países como varias unidades de carga.

#### 5) CONTENIDO DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE COMO MEDIO DE PRUEBA CONTRA EL PORTEADOR

##### a) Introducción

43. El párrafo 4 del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924, complementado por el Protocolo de 1968, dice lo siguiente:

“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*<sup>26</sup>.

44. En el informe del Secretario General (Parte I, párrs. 57 a 61) se señalaba que la frase “en la forma en que aparezcan descritas conforme al párrafo 3 a), b) y c)” planteaba problemas de interpretación, puesto que el cargador suministraba frecuentemente información (incluso una descripción de las mercancías) para cuya comprobación el porteador carecía de medios. En tales circunstancias, era importante considerar que la información suministrada por el cargador estaba condicionada por las reservas formuladas por el porteador en el conocimiento de embarque. Por otra parte, los porteadores formulaban algunas veces reservas respecto de asuntos para cuya comprobación disponían de medios razonables. Además, las reservas formuladas por los porteadores eran algunas veces tan generales o tan vagas que no bastaban para prevenir suficientemente a las personas que se fundaban en el conocimiento de embarque. El informe presentaba un proyecto de disposición (J-1) destinado a expresar más claramente los efectos de la presunción y la prueba perentoria se atribuían a todas las declaraciones que figurasen en el conocimiento de embarque, con sujeción únicamente a las reservas que permitiesen las normas del Convenio<sup>27</sup>.

45. En el informe también se señalaba que la norma de la prueba perentoria agregada por el Protocolo de 1968 se aplicaba a un “tercero de buena fe”. Esta disposición protegía claramente a la persona a la que el consignatario transfería el conocimiento de embarque, y se solía interpretar en el sentido de que incluía al consignatario. Sin embargo, en algunos sistemas jurídicos, la situación del consignatario no estaba clara, puesto que era posible considerarle como una parte *inmediata* en el contrato del transporte y no como “tercero”. Se sugería que esta cuestión no se dejase sin aclarar, puesto que el consignatario (o un banco que actuase en nombre del consignatario) se basaba frecuentemente en el conocimiento de embarque para pagar las mercancías. Se propuso un proyecto de disposición para evitar cualquier duda acerca de si la protección que se prestaba a los cesionarios se extendía, en los casos pertinentes, al consignatario<sup>28</sup>.

#### b) Examen por el Grupo de Trabajo

46. Las deliberaciones empezaron con el examen del proyecto de disposición J-1 que figuraba en el informe del Secretario General (Parte I, párrs. 59 y 60). Varios representantes sugirieron modificaciones del texto del proyecto de disposición J-1. Algunos representantes manifestaron que las palabras “tercero de buena fe” que figuraban en la segunda frase del proyecto de disposición J-1 eran suficientemente claras y, por consiguiente, no había ninguna

<sup>26</sup> La segunda frase subrayada en la cita se agregaría de conformidad con el Protocolo de Bruselas de 1968.

<sup>27</sup> A/CN.9/96/Add.1, Parte I, párrs. 57 a 61 (reproducida en este volumen, segunda parte, IV, 2, *infra*). El proyecto de disposición J-1 figura en los párrs. 59 y 60. Con respecto a las normas referentes a las reservas permisibles, véanse los párrs. 37 a 42 *supra*.

<sup>28</sup> A/CN.9/96/Add.1, Parte I, párr. 60 (reproducida en este volumen, segunda parte, IV, 2, *infra*).

necesidad de agregar “incluido un consignatario”. Otros representantes estaban dispuestos a aceptar que se agregase “incluido el consignatario”, si se hacía la salvedad de que se excluía a un consignatario que fuese también cargador.

47. La mayoría de los representantes destacaron la necesidad de establecer una distinción entre los casos en que el conocimiento de embarque no contenía ninguna reserva por parte del porteador y los casos en que el porteador hubiese expresado válidamente las reservas que permitía el Convenio. Varios de estos representantes presentaron proyectos de propuestas con tal objeto. Se señaló que, en caso de que no hubiese ninguna reserva, el conocimiento de embarque establecería la presunción, salvo prueba en contrario, de las mercancías en él descritas, y que no se permitiría al porteador presentar, en contra de terceros de buena fe, pruebas que contradijesen la descripción de las mercancías que figuraba en el conocimiento de embarque. Sin embargo, cuando el porteador formulase reservas válidas con arreglo al Convenio, en la medida en que tales reservas estuviesen permitidas, los aspectos a los que se refiriesen las reservas no deberían surtir el efecto de presunciones contra el porteador.

48. Un representante, apoyado por otros, propuso que se permitiese que el porteador presentase pruebas para impugnar la información contenida en el conocimiento de embarque excepto en los casos en que un tercero de buena fe se basase en perjuicio suyo en alguna descripción o declaración contenida en el conocimiento de embarque. Un representante manifestó que la norma del efecto probatorio del conocimiento de embarque debía disponer expresamente que el conocimiento de embarque establecería la presunción, salvo prueba en contrario, únicamente para el cargador en contra del porteador; de otro modo, el texto que figuraba actualmente en el párrafo 4 del artículo 3 del Convenio de 1924 podía suscitar controversias innecesarias e interpretaciones divergentes, y proporcionaría injustificadamente este beneficio a la persona que obtuviese de mala fe la posesión del conocimiento de embarque.

49. El Grupo de Trabajo decidió remitir al Grupo de Redacción el proyecto de disposición J-1, junto con las propuestas formuladas durante las deliberaciones por los miembros del Grupo de Trabajo.

## 6) EFECTO DE LA OMISION DE INFORMACION REQUERIDA EN LOS CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE

### a) Introducción

50. En el informe del Secretario General se señalaba que el Convenio de Bruselas de 1924, si bien exigía que el porteador consignase determinada información en el conocimiento de embarque (por ejemplo, el estado y la condición aparentes de las mercancías), no especificaba las consecuencias de la omisión por el porteador de esta información. Para aclarar esta cuestión, en el informe se presentaba un proyecto de disposición (J-2) en virtud del cual, si el porteador no hacía constar en el conocimiento de embarque el estado y la condición aparentes de las mercancías, se entendería que había indicado que las

mercancías estaban en buen estado y condición aparentes<sup>29</sup>. El proyecto de disposición J-2 también estipulaba que si el conocimiento de embarque no indicaba que debería pagarse flete por la carga a su llegada, se entendería que el porteador había indicado que no debería pagarse flete alguno por la carga a su llegada<sup>30</sup>.

#### b) Examen por el Grupo de Trabajo

51. El examen en el Grupo de Trabajo se basó en el proyecto de disposición J-2, contenido en el informe del Secretario General (Parte I, párr. 63). Todos los representantes que hablaron sobre esta cuestión expresaron su apoyo de la norma enunciada en el proyecto de disposición J-2, en virtud del cual si el porteador no hacía constar en el conocimiento de embarque la condición aparente de las mercancías se entendería que había indicado en el conocimiento de embarque que las mercancías estaban en buena condición aparente. Se convino en que esa presunción subrayaría el deber del porteador de efectuar un esfuerzo razonable para comprobar el estado de las mercancías y señalar cualquier daño o defecto de las mercancías que advirtiese. También se convino en que esa norma proporcionaría una protección necesaria a los adquirentes del conocimiento de embarque.

52. La mayoría de los representantes se opusieron a la estipulación relativa al flete contenida en el proyecto de disposición J-2. Según esta estipulación, si el conocimiento de embarque no indica que debe pagarse flete por la carga a su llegada, se entiende que no debe cobrarse ningún flete al consignatario. Varios representantes consideraron que esta norma era necesaria para proteger a terceros (incluidos los consignatarios), mientras que otros representantes consideraron que no era necesaria, puesto que los terceros podían prever razonablemente la posibilidad de que el porteador hiciera una anotación poco rigurosa en el conocimiento de embarque si debía pagarse el flete en el puesto de destino. Algunos representantes eran partidarios de una norma que estipulase que el porteador no podría cobrar ningún flete al consignatario si en el conocimiento de embarque se hacía constar que el flete estaba pagado.

53. El proyecto de disposición J-2 se remitió al Grupo de Redacción para que lo siguiera examinando a la luz del debate celebrado en el Grupo de Trabajo.

### C. Documentos distintos de los conocimientos de embarque que constituyen prueba del contrato de transporte

#### 1. INTRODUCCION

54. La cuestión de los documentos distintos de los conocimientos de embarque, que pueden expedirse como

<sup>29</sup> A/CN.9/96/Add.1, Parte I, párrs. 62 a 65 (reproducida en este volumen segunda parte, IV, 2, *infra*).

<sup>30</sup> En el marco de la estructura completa del proyecto de disposiciones que figura en el anexo del informe del Secretario General (A/CN.9/96/Add.1), estas supuestas indicaciones constituirían una presunción que admitiría prueba en contrario, a menos que el conocimiento de embarque se traspasase a un tercero de buena fe. Véase el proyecto de disposición J-1, que se examina en los párrafos 43 a 45 *supra*.

prueba de un contrato de transporte marítimo, se examinaba en los párrafos 68 a 74 de la Parte I del Informe del Secretario General (A/CN.9/96/Add.1). En el informe se señalaba que, en su sexto período de sesiones, el Grupo de Trabajo había decidido que el Convenio revisado sería aplicable a todos los contratos de transporte marítimo de mercancías (Compilación Revisada, artículo I-A). Aunque el porteador, a petición del cargador, debe expedir un conocimiento de embarque (Compilación Revisada, artículo IV-A), habrá casos en que el cargador no formule tal exigencia y, por consiguiente, no se emita ningún conocimiento.

55. Según el proyecto de variante A (Parte II, párrafo 71) del informe, las partes tendrían plena libertad para decidir el contenido del documento distinto del conocimiento que desearan extender; no obstante, sentaría la regla de que tal documento establecería la presunción, salvo prueba en contrario, de la recepción por el porteador de las mercancías en la forma descrita en el mismo. Según el proyecto de variante B (Parte II, párrafo 74), el cargador podría exigir que tal documento informal contenga uno o varios de los datos que deben figurar en los conocimientos de embarque, en cuyo caso el contenido de dicho documento establecería una presunción, salvo prueba en contrario, contra el porteador.

#### 2. EXAMEN POR EL GRUPO DE TRABAJO

56. La mayoría de los representantes se mostraron partidarios del proyecto de variante A del informe del Secretario General (párrafo 71) pues deseaban que se conservara cierta flexibilidad en la utilización de los documentos distintos de los conocimientos de embarque. Esos representantes señalaron que las normas del Convenio relativas a la responsabilidad del porteador se aplicarían a todos los contratos de transporte marítimo de mercancías, se expidiera o no un conocimiento. Declararon que les parecía preferible que el contenido de los documentos informales se rigiera por la práctica comercial y por la voluntad de las partes en el contrato de transporte, y que se estipulara simplemente que el contenido de cualquier documento informal que pudiera expedirse establecería una presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador se había hecho cargo de las mercancías en la forma descrita en dicho documento.

57. Un representante, apoyado por otro y por un observador, propuso que se hiciera una adición al proyecto de variante A en el sentido de otorgar al consignatario todos los derechos, presunciones y privilegios de que habría gozado en el caso de que se hubiera expedido un conocimiento de embarque. Dicho representante explicó que su propuesta tenía por objeto proteger los intereses del consignatario y que impediría que se redujeran los derechos del consignatario mediante acuerdos entre el cargador y el porteador o mediante la negativa del porteador a expedir conocimientos de embarque. Varios representantes que se opusieron a esta propuesta indicaron que era innecesaria, puesto que el Convenio se aplicaba a todos los contratos de transporte de mercancías, independientemente del tipo de documento, de haberlo, que constituyera prueba del contrato. En contra de la citada propuesta encaminada a modificar el proyecto de variante A se señaló, además, que

la supuesta expedición de un documento a petición del consignatario plantearía graves problemas prácticos cuando en realidad no se expediera tal documento.

58. Un representante se mostró preocupado ante el hecho de que la protección otorgada a los consignatarios en el proyecto de variante A era insuficiente, y apoyó el proyecto de variante B, en virtud del cual el cargador podía exigir que el documento informal que constituyera la prueba del contrato de transporte contuviera ciertos datos específicos de los que debían incluirse en los conocimientos de embarque.

59. Dos representantes declararon que, en la segunda lectura, debería estudiarse la conveniencia de establecer una distinción más clara entre documentos negociables y no negociables, exigiendo que todos los documentos indiquen explícitamente si son o no negociables.

#### D. Informe del Grupo de Redacción

60. Al terminar el debate sobre el contenido y el efecto jurídico del conocimiento de embarque y de los documentos de tipo más sencillo, el Grupo de Trabajo decidió establecer un grupo de redacción para que examinara esas cuestiones, así como cualquier otro asunto que le remitiera el Grupo de Trabajo durante el curso del séptimo período de sesiones<sup>31</sup>. El informe del Grupo de Redacción sobre el contenido y el efecto jurídico del conocimiento de embarque y de los documentos distintos del conocimiento de embarque, que constituyan prueba del contrato de transporte, con algunas enmiendas introducidas por el Grupo de Trabajo<sup>32</sup>, dice así:

#### PARTE I DEL INFORME DEL GRUPO DE REDACCION

##### *Definición, contenido y efecto jurídico del conocimiento de embarque*

a) El Grupo de Redacción formuló una definición de la expresión "conocimiento de embarque". También examinó disposiciones relativas al contenido y a los

<sup>31</sup> El Grupo de Redacción estuvo integrado por los representantes de los siguientes países: Argentina, Bélgica, Estados Unidos de América, Francia, Ghana, India, Japón, Nigeria, Noruega, Polonia, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Unida de Tanzania y Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas. El Grupo de Redacción eligió Presidente al Sr. E. Chr. Selvig (Noruega).

<sup>32</sup> Las enmiendas aprobadas por el Grupo de Trabajo fueron como sigue: a) el Grupo de Trabajo combinó en un solo párrafo la enumeración de datos que debe contener el conocimiento de embarque; el Grupo de Redacción había propuesto que los dos primeros apartados se incluyeran en el párrafo 1 y los otros nueve en el párrafo 2; b) la frase que encabezaba la lista de datos que deben figurar en el conocimiento, que decía "El conocimiento de embarque deberá expresar", se substituyó por las palabras "El conocimiento de embarque deberá indicar, entre otros, los siguientes datos"; c) en la versión francesa del apartado a) del párrafo 1 del artículo relativo al contenido del conocimiento de embarque, se agregaron las palabras "ainsi que" delante de las palabras "le poids des marchandises"; d) al final del apartado k) del párrafo 1 del artículo relativo al contenido del conocimiento de embarque, se agregaron las palabras "u otra indicación de que éste lo ha de pagar"; e) en el párrafo 1 del artículo titulado "Conocimiento de embarque: reservas y valor probatorio", se insertó la palabra

efectos jurídicos de los conocimientos de embarque y otros documentos que constituyen prueba del contrato de transporte, teniendo en cuenta las opiniones manifestadas por los miembros del Grupo de Trabajo. El Grupo de Redacción recomienda las siguientes disposiciones:

##### *Definición del conocimiento de embarque*

Por "conocimiento de embarque" se entiende un documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo de mercancías y en el que consta que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado esas mercancías, y se compromete a entregarlas contra la presentación de ese 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.

##### *Contenido del conocimiento de embarque*

1. El conocimiento de embarque deberá indicar, entre otros, los siguientes datos:

- a) La naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para la identificación de las mismas, el número de bultos o de piezas, y el peso de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos todos que se harán constar tal y como hayan sido facilitados por el cargador;
- b) El estado aparente de las mercancías, incluido su embalaje;
- c) El nombre y el establecimiento principal del porteador;
- d) El nombre del cargador;
- e) El nombre del consignatario, en el caso de que dicho nombre haya sido facilitado por el cargador;
- f) El puerto de carga según el contrato de transporte y la fecha en la que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en ese puerto;
- g) El puerto de descarga según el contrato de transporte;
- h) El número de originales del conocimiento de embarque;
- i) El lugar de emisión del conocimiento de embarque;
- j) La firma del porteador o de una persona que actúe en su nombre, firma que podrá ser impresa o estampada si así lo permiten las leyes del país en el que se expida el conocimiento de embarque; y
- k) El flete en la medida en que haya de ser pagado por el consignatario, u otra indicación de que éste lo ha de pagar.

2. Después de que las mercancías hayan sido cargadas a bordo, el porteador expedirá al cargador, si éste lo solicita, un conocimiento de embarque con la estampilla "Embarcado", en el cual, además de los datos requeridos en virtud del párrafo 1, se consignará

"general" después de la palabra "naturaleza", y en la versión inglesa del párrafo 3 del mismo artículo, las palabras "and to the extent that" se substituyeron por las palabras "and the extent to which"; f) en el párrafo 4 del mismo artículo, las palabras "conforme a lo previsto en el apartado k) del párrafo 1 del artículo" se colocaron después de las palabras "habrá de pagar flete"; g) en el artículo relativo al contenido de los documentos distintos del conocimiento de embarque, las palabras "la recepción por el porteador" se substituyeron por "que el porteador se ha hecho cargo"; y h) se agregó la nota k) al informe del Grupo de Redacción.

que las mercancías se encuentran a bordo de un buque o unos buques determinados, y se indicará la fecha o las fechas en que se ha efectuado la carga. Si el porteador hubiese expedido previamente al cargador un conocimiento de embarque u otro título representativo de cualquiera de tales mercancías, el cargador, a petición del porteador, entregará dicho documento a cambio del conocimiento de embarque con la estampilla "Embarcado", el porteador podrá, para atender esa solicitud, modificar cualquier documento anteriormente expedido si, con las modificaciones introducidas, dicho documento contiene toda la información que debe contener el conocimiento de embarque con la estampilla "Embarcado".

3. La omisión en el conocimiento de embarque de uno o varios de los datos a que se refiere el presente artículo no afectará la validez del conocimiento.

#### *Conocimiento de embarque: reservas y valor probatorio*

1. Si el conocimiento de embarque contiene datos concernientes a la naturaleza general, las marcas principales, el número de bultos o piezas, el peso o la cantidad de las mercancías respecto de las cuales el porteador tiene motivos razonables para sospechar que no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado a su cargo, o, en el caso de haberse expedido un conocimiento de embarque con la estampilla "Embarcado", las mercancías que efectivamente ha cargado, o cuando no ha tenido medios razonables para verificar esos datos, el porteador hará constar expresamente esos motivos o inexactitudes, o la falta de medios razonables de verificación.

2. Cuando el porteador no haga constar en el conocimiento de embarque el estado aparente de las mercancías, incluido su embalaje, se entenderá que ha indicado en el conocimiento de embarque que las mercancías, incluido su embalaje, estaban en buen estado aparente.

3. Excepto en lo concerniente a los datos acerca de los cuales el porteador haya hecho la reserva permitida en virtud del párrafo 1 del presente artículo, y en la medida de tal reserva:

- a) El conocimiento de embarque establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador ha tomado a su cargo, o, en el caso de haberse expedido un conocimiento de embarque con la estampilla "Embarcado", ha cargado las mercancías tal como están descritas en el conocimiento de embarque; y
- b) No se admitirá al porteador la prueba en contrario cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que haya procedido de buena fe, fiándose de la descripción de las mercancías que se hacía en ese conocimiento.

4. Cuando en el conocimiento de embarque no se especifique el flete o no se indique de otro modo que el consignatario habrá de pagar flete, conforme a lo previsto en el apartado k) del párrafo 1 del artículo [ ]<sup>33</sup> se presumirá que el consignatario no tiene que pagar ningún flete. Sin embargo, no se admitirá al

porteador la prueba en contrario cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido a un tercero, incluido el consignatario, que haya procedido de buena fe basándose en la ausencia de tal indicación en el conocimiento de embarque.

#### *Contenido de los documentos distintos del conocimiento de embarque*

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 que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en la forma descrita en dicho documento.

#### *Notas acerca de los proyectos de disposiciones propuestas*

b) Con respecto a la definición de la expresión "conocimiento de embarque", el Grupo de Redacción decidió que no trataría de todas las diversas cuestiones relativas a la negociabilidad del conocimiento de embarque.

c) Con respecto al apartado a) del párrafo 1 del artículo sobre el contenido del conocimiento de embarque, un representante opinó que el texto debía decir "... el número de bultos, o de piezas, o el peso de las mercancías o su cantidad ..."

d) Respecto del apartado b) del párrafo 1 del artículo sobre el contenido del conocimiento de embarque, varios representantes expusieron que, si se hace referencia a "las mercancías, incluido su embalaje", sólo en esta disposición pero no en otros lugares del Convenio en los que se mencionaban las mercancías (por ejemplo, en relación con la responsabilidad del porteador respecto de las mercancías) se podrían extraer conclusiones *a contrario* respecto del alcance del término "mercancías". Por consiguiente, no se incluiría el embalaje de las mercancías más que en el apartado b) del párrafo 1. Estos representantes opinaron que se podía resolver esta dificultad revisando la definición del término "mercancías", para la que podía servir de base el texto siguiente:

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

Sin embargo, varios representantes declararon que el texto del apartado b) del párrafo 1 propuesto por el Grupo de Redacción no exigía modificación alguna de la definición del término "mercancías". Un representante opinó que, a fin de indicar que una importante minoría del Grupo de Trabajo se oponía a que se agregasen las palabras "incluido su embalaje" al texto del apartado b) del párrafo 1, debían colocarse esas palabras entre corchetes en dicho apartado.

e) Algunos representantes estimaron que sería conveniente agregar lo siguiente a la lista de datos requeridos del párrafo 1 del artículo sobre el contenido del conocimiento de embarque:

"... el tiempo empleado para la carga cuando sea excesivo respecto del tiempo previsto en las estipulaciones del contrato de transporte."

f) Un representante se manifestó partidario de incluir en el párrafo 1 del artículo sobre el contenido del conocimiento de embarque, como requisito separado, "la fecha de expedición del conocimiento de embarque".

<sup>33</sup> Remite al apartado k) del párrafo 1 del artículo precedente sobre el contenido del conocimiento de embarque.

g) Con referencia a la expresión “las mercancías, incluido su embalaje” consignada en el párrafo 2 del artículo sobre el conocimiento de embarque: reservas y valor probatorio de embarque, se señalaron a la atención del Grupo las opiniones expresadas en la nota d) *supra*.

h) Un representante opinó que el apartado a) del párrafo 3 del artículo sobre el conocimiento de embarque: reservas y valor probatorio debía empezar diciendo: “el conocimiento de embarque establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, en favor del cargador o de su agente contra el porteador, de que éste se ha hecho cargo . . .”

i) Con respecto al apartado b) del párrafo 3 del mismo artículo, algunos representantes declararon que esta disposición debía empezar diciendo “No se admitirá la prueba en contrario . . .”. Un representante afirmó que en el apartado b) del párrafo 3 debían suprimirse las palabras “incluido un consignatario”, porque cuando se designaba un consignatario, el conocimiento de embarque constituía un documento de transporte análogo a los que se regían por la Convención CMR (carreteras) y por el Convenio CIM (ferrocarriles).

j) Un representante reservó su posición en relación con el párrafo 4 del artículo sobre el conocimiento de embarque: reservas y valor probatorio.

k) Dos representantes se opusieron a que se añadiera a la lista del contenido obligatorio del conocimiento de embarque ningún dato que no requiriera el párrafo 3 del artículo 3 de las Reglas de La Haya.

### E. Examen del informe del Grupo de Redacción (Parte I)

61. El Grupo de Trabajo consideró la parte del informe del Grupo de Redacción transcrita más arriba y la aprobó, con inclusión de los proyectos de disposición propuestos<sup>34</sup>.

62. Algunos representantes se opusieron a que se añadieran las palabras “entre otros, los siguientes datos” al párrafo 1 del artículo sobre el contenido del conocimiento de embarque.

63. Se convino en el Grupo de Trabajo que se pediría a la Secretaría que introdujera los cambios que resultaran necesarios como consecuencia de combinar en un solo párrafo la lista de datos que debía contener el conocimiento de embarque.

64. Varios representantes y observadores expresaron reservas acerca del apartado k) del párrafo 1 del artículo sobre el contenido del conocimiento de embarque, en la forma en que había sido aprobado por el Grupo de Redacción. El texto, tal como lo había aprobado el Grupo de Redacción, decía lo siguiente: “el importe del flete que haya de pagar el consignatario”. Otros varios representantes se opusieron a toda modificación del texto contenido en el informe original del Grupo de Redacción. El Grupo de Trabajo decidió volver a examinar la cuestión de la forma en que los fletes deberían constar en los conocimientos de embarque. Varios representantes señalaron que en muchos casos no se conocería el importe de los fletes en el momento de expedir el conocimiento y que el apartado k)

del párrafo 1, tal como lo había redactado el Grupo de Redacción, parecía exigir que se hiciera constar el importe exacto del flete que había de pagar el consignatario. Como solución de transacción el Grupo de Trabajo aprobó el siguiente texto para el apartado k) del párrafo 1 del artículo sobre el contenido del conocimiento de embarque: “k) El importe del flete que haya de pagar el consignatario u otra indicación de que éste lo ha de pagar”.

65. Varios representantes manifestaron que se oponían al texto del apartado k) del párrafo 1 del artículo sobre el contenido del conocimiento de embarque tal como había sido modificado por el Grupo de Trabajo y expresaron una decidida preferencia por el texto del apartado aprobado originalmente por el Grupo de Redacción.

66. Algunos representantes señalaron que eran partidarios de modificar el apartado k) del párrafo 1 del artículo sobre el contenido del conocimiento de embarque de modo que se requiriera que el importe del flete se incluyera en el conocimiento de embarque.

67. Un representante se mostró partidario de que se suprimiera el párrafo 4 del artículo sobre conocimiento de embarque: reservas y valor probatorio.

68. Con referencia a la definición de “mercancías” en las notas acerca de los proyectos de disposiciones propuestas (Nota d) en la Parte I del informe del Grupo de Redacción), un representante propuso que la definición dijese así:

“El término ‘mercancías’ comprende toda clase de mercancías, incluidos los animales vivos; cuando las mercancías están embaladas o consolidadas en un contenedor, paleta o artículo de transporte similar entregado por el cargador, el término ‘mercancías’ comprende tal embalaje o artículo de transporte.”

## II. Validez y efecto de las cartas de garantía

### A. Introducción

69. Los problemas relativos a la validez y efecto de las cartas de garantía se examinaron en la Parte II del cuarto informe del Secretario General. El tipo de carta de garantía al que se refería el informe era el compromiso contraído por un cargador o de quien la representara, de indemnizar al porteador por cualquier responsabilidad en la que este último pudiera incurrir con respecto a un consignatario u otro tercero como consecuencia de información inexacta contenida en un conocimiento de embarque acerca de asuntos tales como el peso, la cantidad, la condición de las mercancías.

70. El Convenio de Bruselas de 1924 no contiene ninguna disposición que se refiera concretamente a cartas de garantía. En virtud de ese Convenio, completado por el Protocolo de 1968, el porteador deberá expedir un conocimiento de embarque que contenga ciertos pormenores (párrafo 3 del artículo 3). El conocimiento de embarque establece la presunción salvo prueba en contrario (y en

<sup>34</sup> Véase la nota 32 *supra*.

algunos casos es prueba perentoria<sup>35</sup>) de las mercancías, en la forma en que aparezcan descritas en él, y el porteador tiene derecho a ser indemnizado por el cargador por los daños causados por la inexactitud de la información contenida en el conocimiento de embarque acerca de la marcas, el número, la cantidad y el peso de las mercancías en la forma en que las haya consignado el cargador al porteador (párrafo 5 del artículo 3 del Convenio de 1924). La disposición relativa a la indemnización no incluye las inexactitudes en la descripción de "estado" aparente de las mercancías.

71. El informe del Secretario General indicaba que los cargadores a veces piden a los porteadores que no hagan anotaciones en los conocimientos de embarque que puedan hacerles perder su condición de "limpios" y que, por tanto, puedan ser un obstáculo para la aceptación de esos conocimientos por el consignatario o por un banco. Los porteadores a veces acceden a esta petición a cambio de una carta en la que se garantiza la indemnización al porteador por la responsabilidad que resulte de la falta de la anotación especificada.

72. Las circunstancias en las que se puede expedir una carta de garantía varían. La carta puede expedirse cuando las partes están en desacuerdo real sobre la cantidad de las mercancías, su peso o la suficiencia de su embalaje. Por otra parte, la carta de garantía puede expedirse en casos en los que ambas partes reconocen que el conocimiento de embarque contiene inexactitudes. En el Informe se señalaba que, en este último caso, en algunos ordenamientos jurídicos nacionales la carta de garantía sería nula debido a que se utilizaba para inducir a error a terceros. Con todo, el informe llegaba a la conclusión de que de la práctica nacional no parecía desprenderse un cuadro claro respecto de las cartas de garantía.

73. En el informe se examinaron también otros posibles criterios respecto a la validez y efecto de las cartas de garantía. Un criterio consistía en enfocar el problema fomentando una mayor flexibilidad en las operaciones a base de crédito documentario; según este criterio, no haría falta en el Convenio ninguna disposición acerca de las cartas de garantía. Un segundo enfoque tendía a la invalidación de las cartas de garantía. Se hicieron dos proyectos de propuesta en este sentido: según la primera propuesta (proyecto de propuesta A, Parte II del informe, párr. 21) se invalidarían todas las cartas de garantía; según la segunda propuesta (proyecto de propuesta B, Parte II del informe, párr. 23) se invalidaría cualquier carta de garantía con respecto a cualquier declaración hecha en el conocimiento de embarque, o a la omisión de cualquier información exigida en virtud del Convenio, si el porteador sabía, o debía razonablemente haber sabido, que tal declaración era incorrecta o que la inclusión de tal información era necesaria. Un tercer proyecto de propuesta (proyecto de propuesta C, Parte II del informe, párr. 27) preveía que cuando el porteador incluyera a sabiendas información inexacta en el conocimiento de embarque u omitiera cualquier información que debiera incluirse en él sería

responsable, ante el consignatario u otro tercero a quien se hubiera transferido el conocimiento de embarque, de los daños sufridos como resultado de una declaración u omisión del tipo mencionado, y no tendría el beneficio de la limitación de la responsabilidad del porteador dispuesto por el Convenio.

74. En la Parte I del cuarto informe del Secretario General, párrafos 76 y 77, se examinaba el párrafo 5 del artículo 3 del Convenio de Bruselas que dice lo siguiente:

"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 contrato de transporte respecto de cualquier otra persona que no sea el cargador."

El informe afirmaba que el párrafo 5 del artículo 3 tenía por objeto hacer responsable al cargador de la exactitud de la información que él proporcionaría al porteador para incluirla en el conocimiento de embarque. En el informe se formulaba un proyecto de propuesta (proyecto de propuesta K, párr. 67) para que subsistiera la responsabilidad del cargador respecto del porteador en virtud del párrafo 5 del artículo 3 aunque el conocimiento de embarque se hubiera transferido a un tercero.

#### B. Examen por el Grupo de Trabajo

75. El Grupo de Trabajo estimó apropiado examinar las propuestas relativas a la responsabilidad del cargador por la inexactitud de los datos consignados en el conocimiento de embarque en conjunción con el examen de la validez y efecto de las cartas de garantía. A la luz de esta decisión, el Grupo de Trabajo examinó el párrafo 5 del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924. La mayoría de los representantes que hablaron sobre el tema se manifestaron partidarios de la modificación del párrafo 5 del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924 contenida en el proyecto de disposición K sería asegurar que la garantía del cargador al porteador se mantuviera incluso después de haberse transferido el conocimiento de embarque a un tercero. El Grupo de Trabajo aprobó el proyecto de disposición K en cuanto al fondo y lo remitió al Grupo de Redacción.

76. El Grupo de Trabajo examinó seguidamente la conveniencia de incluir una disposición sobre la validez y las consecuencias jurídicas de las cartas de garantía. Muchos representantes deseaban incluir tal disposición en el Convenio. Se afirmó que la práctica de que los cargadores emitieran cartas de garantía se prestaba a abusos y que en muchos casos la práctica actual perpetuaba el dolo y la mala fe; el tercer tenedor de un conocimiento de embarque a menudo sabía muy poco acerca de las mercancías y tenía que confiar en la información que se daba en ese documento. Era esencial que los conocimientos de embarque fueran exactos, ya que los terceros incluidos los bancos e instituciones de crédito, habían de confiar en su contenido. Sin embargo, se expresaron opiniones divergentes sobre el

<sup>35</sup> En el párrafo 1 del artículo 1 del Protocolo de Bruselas de 1968 se añade que "Sin embargo, no será admisible la prueba en contrario cuando el conocimiento haya sido transferido a un tercero de buena fe".

medio más eficaz de proteger a terceros y evitar que fueran inducidos a error por la información contenida en el conocimiento de embarque o por omisiones en el mismo de cierta información, incluidas las reservas apropiadas que deberían anotarse en el conocimiento de embarque en virtud del Convenio.

77. Por otra parte, algunos representantes y observadores opinaron que no había necesidad de una disposición que aprobara o desaprobara específicamente las cartas de garantía. Se arguyó que invalidar las cartas de garantía equivalía a absolver de responsabilidad al cargador, aun cuando era éste quien normalmente exigía un conocimiento de embarque limpio que no describía con exactitud las mercancías y se aprovechaba de la emisión de tal documento. Se indicó que la legislación nacional era adecuada para ocuparse de las cartas de garantía fraudulentas. También se señaló que sería sumamente difícil elaborar una norma suficientemente flexible que anulara las cartas de garantía solamente cuando se hubieran emitido de mala fe; esta compleja cuestión se había resuelto satisfactoriamente en la práctica y una norma del Convenio sería inevitablemente inflexible y ejercería un efecto negativo sobre el comercio internacional. Un representante añadió que hubiera sido conveniente armonizar la labor del Grupo de Trabajo en este campo con la de la Cámara de Comercio Internacional, pues ésta estaba procediendo a revisar sus reglamentos sobre cartas de crédito documentarias.

78. Los debates del Grupo de Trabajo tuvieron principalmente por objeto tratar de encontrar el medio más adecuado de frenar la utilización fraudulenta de las cartas de garantía, con el fin de proteger a los consignatarios y a otros terceros.

79. Se convino en general en que la carta de garantía no debería ejercer efecto alguno sobre los derechos del consignatario frente al porteador. Varios representantes consideraron que este principio debía enunciarse en el Convenio. Uno de estos representantes afirmó que el principio de la invalidez de la carta de garantía con respecto al consignatario se basaba en el principio de derecho generalmente aceptado de que un acuerdo entre dos partes no puede perjudicar los derechos de terceros. Algunos representantes se opusieron a la inclusión de una disposición que declarara nulas las cartas de garantía con respecto a consignatarios y otros terceros. Estos representantes opinaron que, puesto que la carta de garantía obligaría solamente a quienes fueran partes en ella, no era pertinente en la relación del cargador o el porteador con el consignatario y que la inclusión de una cláusula sobre la materia podría dar lugar a interpretaciones erróneas.

80. El Grupo de Trabajo examinó la conveniencia de incluir en el Convenio una norma que invalidara las cartas de garantía en las relaciones entre el porteador y el cargador. Varios representantes manifestaron su oposición a toda disposición del Convenio que invalidara las cartas de garantía. A este respecto se declaró que las cartas de garantía servían un propósito útil al facilitar el comercio internacional y que se debía favorecer su uso continuado; la protección de terceros contra el fraude podía asegurarse por otros medios. La mayoría de los miembros del Grupo de Trabajo opinaban que en el Convenio debía incluirse una

disposición sobre la invalidez de las cartas de garantía, puesto que tal disposición serviría para disuadir al porteador de aceptar dichas cartas. Para ello se propusieron dos procedimientos. Con arreglo al primero, preconizado por algunos representantes, se estipularía, mediante una disposición como la que figuraba en el proyecto de propuesta A (Parte II del informe, párr. 21), la invalidez de todas las cartas de garantía. No obstante, muchos representantes preferían que se tomara como base el proyecto de propuesta B (Parte II del informe, párr. 23), con arreglo al cual las cartas de garantía sólo serían nulas y no surtirían efecto alguno cuando el porteador supiera, al aceptar la carta de garantía, que el conocimiento de embarque no describía adecuadamente las mercancías. Se hizo notar que en tales casos el porteador actuaba de concierto con el cargador para inducir a error al consignatario o a un tercero. En apoyo de este segundo criterio se declaró que de esa forma no se invalidarían las cartas de garantía en aquellos casos en que hubiera una discrepancia de buena fe en cuanto a la descripción de las mercancías. No obstante, algunos representantes opinaron que no sería posible redactar una norma del Convenio que limitara la invalidez de la carta de garantía a aquellas circunstancias en que el porteador conociera la inexactitud y actuara, por lo tanto, fraudulentamente. A este respecto se declaró que, dado que en todos los casos en que se expedía una carta de garantía, el porteador sabía que el conocimiento de embarque era inexacto, las cartas de garantía serían siempre inválidas, resultado que se consideraba insatisfactorio.

81. Algunos representantes sugirieron que en los casos en que una carta de garantía fuera inválida respecto del cargador, debería concluirse que el porteador no tendría derecho a indemnización en virtud de la garantía implícita establecida por el proyecto de disposición K en el informe del Secretario General (A/CN.9/96/Add.1, Parte I, párr. 67, reproducida en este volumen, segunda parte, IV, 2 *infra*).

82. Muchos representantes opinaron que, cuando pudiera demostrarse que el porteador conocía la inexactitud de la descripción que se hacía de las mercancías en el conocimiento de embarque y había inducido en consecuencia a error al consignatario o a un tercero, el porteador debía ser responsable de los daños, las pérdidas o los gastos en que incurriera el consignatario, sin poder beneficiarse de la limitación de la responsabilidad del porteador que se establecía en el Convenio. Esta norma, que era la que se enunciaba en el proyecto de disposición C (Parte II del informe, párr. 27), mereció el apoyo tanto de los representantes que eran partidarios de que se incluyera en el Convenio una norma sobre la validez general de las cartas de garantía como de los representantes que se oponían a una regla sobre dicha validez general. Se hizo notar que la supresión de la limitación de la responsabilidad no sólo garantizaría la plena indemnización de los daños, pérdidas o gastos que se hubieran ocasionado al consignatario al inducirle a error, sino que además disuadiría al porteador de actuar de forma que indujera a error al consignatario. Un representante, que se oponía a la inclusión de una norma especial sobre la limitación de la responsabilidad del porteador en relación con las cartas de garantía, declaró que el Grupo de Trabajo había adoptado ya una disposición sobre conducta dolosa (Compilación Revisada, artículo II-E); esta disposición sobre conducta dolosa privaría de los beneficios de la limitación de la

responsabilidad del porteador establecidos en el Convenio al porteador que a sabiendas hubiera tratado de inducir a error al consignatario.

83. Algunos representantes opinaron que en un artículo del Convenio que se refiriera a las cartas de garantía debía incluirse una disposición que diera al consignatario o a otro tercero una acción directa contra el cargador siempre que se hubiera expedido una carta de garantía. Muchos representantes se oponían a la inclusión en el Convenio de una norma sobre la acción directa del consignatario contra el cargador. A este respecto se hizo notar que la relación entre el cargador y el consignatario estaba adecuadamente regulada por el contrato de venta.

84. Después de un detenido debate, el Grupo de Trabajo pidió al Grupo de Redacción que preparara una disposición en la que se reflejaran las opiniones de la mayoría del Grupo de Trabajo.

### C. Informe del Grupo de Redacción

85. Después del debate en el Grupo de Trabajo, este tema se remitió al Grupo de Redacción. El informe del Grupo de Redacción, con algunas enmiendas<sup>36</sup>, es el siguiente:

#### PARTE II DEL INFORME DEL GRUPO DE REDACCION

##### *Validez y efecto de las cartas de garantía*

a) Habida cuenta de las opiniones expresadas por los miembros del Grupo de Trabajo, el Grupo de Redacción formuló proyectos de disposiciones sobre las cartas de garantía, juntamente con una disposición relativa a la responsabilidad del cargador por inexactitud de los datos consignados en el conocimiento de embarque. El Grupo de Redacción recomienda los siguientes proyectos de disposiciones:

1) Se estimará que el cargador garantiza al porteador la exactitud de los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, cantidad y peso, que él ha facilitado para que se incluyan en el conocimiento de embarque. El cargador indemnizará al porteador de todas las pérdidas, daños o gastos que resulten de inexactitudes de esos datos. El cargador seguirá siendo responsable aun cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido por él. El derecho del porteador a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad dimanante del contrato de transporte respecto de cualquier otra persona que no sea el cargador.

2) Toda carga de garantía o pacto en virtud de los cuales el cargador se comprometa a indemnizar al porteador de las pérdidas, daños o gastos que resulten de la expedición del conocimiento de embarque por el porteador, o por una persona que actúe en su nombre, sin hacer constar ninguna reserva acerca de los datos facilitados por el cargador para su inclusión en el

conocimiento de embarque, o acerca del estado aparente de las mercancías incluido su embalaje, serán nulos y no tendrán efecto alguno respecto de un tercero, incluido un consignatario, al que se haya transferido el conocimiento de embarque.

3) Esa carta de garantía o ese pacto serán nulos y no tendrán efecto alguno respecto del cargador, si el porteador o la persona que actúa en su nombre, al omitir la reserva a que se hace referencia en el párrafo 2 del presente artículo, tienen la intención de perjudicar a un tercero, incluido un consignatario, que actúa basándose en la descripción de las mercancías que se hace en el conocimiento de embarque. Si, en tal caso, la reserva omitida se refiere a datos facilitados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque, el porteador no tendrá el derecho a la indemnización del cargador prevista en el párrafo 1 del presente artículo.

4) En el caso a que se hace referencia en el párrafo 3 del presente artículo, el porteador será responsable, sin poder acogerse al beneficio de la limitación de su responsabilidad establecida en el presente Convenio, de la pérdidas, daños o gastos en que haya incurrido un tercero, incluido un consignatario, que haya obrado basándose en la descripción de las mercancías que se hacía en el conocimiento de embarque expedido.

##### *Notas acerca de los proyectos de disposiciones propuestos*

b) Varios representantes opinaron que la primera oración del párrafo 3 debía ir entre corchetes. Algunos de esos representantes eran contrarios a la inclusión de cualquier disposición del tenor de las propuestas en ese párrafo. El Grupo de Redacción estuvo dividido por igual en cuanto a la cuestión de si la primera oración del párrafo 3 debía ir entre corchetes y se recomendó que la cuestión fuera examinada por el Grupo de Trabajo. Un representante opinó que después de la frase "en el párrafo 2 del presente artículo", que figuraba en la tercera línea, se debían incluir las siguientes palabras: "acerca de las graves discrepancias en los datos o acerca del defectuoso estado aparente que afectan seriamente el valor comercial del conjunto de las mercancías".

### D. Examen del informe del Grupo de Redacción (Parte II)

86. El Grupo de Trabajo examinó el informe (Parte II) del Grupo de Redacción y lo aprobó con inclusión de los proyectos de disposiciones propuestas<sup>37</sup>.

87. Refiriéndose al párrafo 1, un representante opinó que la redacción de la última frase debía ajustarse a la del Convenio de 1924 para decir en la parte correspondiente: "esta indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad y sus obligaciones derivadas . . ."

88. En lo concerniente al párrafo 2, un representante se declaró favorable de la adición, al final del párrafo, de la frase siguiente: "No obstante, dicho tercero podrá basarse en ellos contra el cargador."

89. Con respecto al párrafo 3, la mayor parte de los representantes declararon que apoyaban dicho párrafo por

<sup>36</sup> Las enmiendas aprobadas por el Grupo de Trabajo fueron las siguientes: a) en la primera frase del párrafo 1 se añadió la palabra "general" después de la palabra "naturaleza"; b) no se aplica al texto español.

<sup>37</sup> Véase nota de pie de página 36 *supra*.

considerar que contribuiría a evitar la expedición de conocimientos de embarque inexactos y que pudieran inducir a error y que ayudaría a unificar las normas sobre esta cuestión. Otros representantes, favorables igualmente a este párrafo, se refirieron a las observaciones que habían hecho al examinarse anteriormente este punto en el Grupo de Trabajo.

90. Varios representantes formularon reservas acerca de la inclusión en el Convenio de una disposición del tipo de la del párrafo 3. Esos representantes reservaron también su posición en relación con las referencias al párrafo 3 en el párrafo 4. A juicio de uno de ellos, la disposición del párrafo 3 implicaría una modificación de las leyes nacionales relativas a la validez de las cartas de garantía en las relaciones entre el cargador y el porteador. En cambio, no existiendo tal disposición, las distintas leyes nacionales seguirían siendo aplicables como hasta la fecha, con la modificación aceptada por el Grupo de Trabajo de hacer nulas y sin efecto alguno las cartas de garantía respecto de terceros. Tal era, a juicio de ese representante, el sentido del párrafo 2 del proyecto de texto sobre las cartas de garantía adoptado por el Grupo de Trabajo. Al menos esa disposición podía ampliarse para permitir al tercero lesionado proceder contra el cargador.

91. Finalmente, a juicio de varios representantes, si se suprimía el párrafo 3, sería conveniente modificar el párrafo 4 con objeto de hacer constar que el porteador sería responsable si omitía la reserva a que se hacía referencia en el párrafo 1, aun a sabiendas de que las indicaciones facilitadas por el cargador acerca del estado aparente de las mercancías eran incorrectas. Un texto modificado que reflejaría ese modo de ver podía ser el siguiente:

“Cuando el porteador omita deliberadamente en el conocimiento de embarque la reserva a que se hace referencia en el párrafo 1 a sabiendas de la inexactitud de los datos facilitados por el cargador, o de la condición aparente de las mercancías, el porteador . . .”

92. Con respecto al párrafo 4, un representante se opuso a que se incluyera tal disposición.

### III. Definición del contrato de transporte y del consignatario

#### A. Introducción

93. La Parte III del cuarto informe del Secretario General (A/CN.9/96/Add.1) respondía a la solicitud formulada por el Grupo de Trabajo de que se examinasen las posibles definiciones del contrato de transporte y del consignatario.

94. Por lo que se refiere a la definición del contrato de transporte, en el informe se señalaba que, en virtud del artículo 1 b) del Convenio de Bruselas de 1924, el término “contrato de transporte” era 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”. En el informe se

agregaba que los demás convenios sobre transporte no contenían una definición concreta del contrato de transporte, pero que al delinear el alcance de la aplicación del convenio utilizaban la expresión “contrato de transporte” en contextos que indican el significado del término.

95. En el informe del Secretario General se indicaban diversas posibilidades de abordar la cuestión de la definición del contrato de transporte. Una de ellas consistía en decir que, en vista de que las Reglas revisadas identificaban los contratos abarcados como “todos los contratos de transporte marítimo de mercancías” (artículo I-A de la Compilación Revisada) y como el ámbito geográfico se determinaba en términos de “todo contrato de transporte marítimo de mercancías entre puertos situados en dos Estados” (artículo I-B, párr. 1, de la Compilación Revisada), no era necesario dar una definición de la expresión “contrato de transporte”. Otra posibilidad consistía en agregar las palabras “mediante pago” o “contra el pago de un flete” a la disposición relativa a los contratos abarcados por el Convenio (proyecto de disposición A, Parte III del informe, párr. 6). Una tercera posibilidad que se sugería consistía en adoptar una definición separada de la expresión “contrato de transporte” de acuerdo con los términos generales propuestos por el Gobierno de Francia en su respuesta a un cuestionario dirigido por la Secretaría a los miembros del Grupo de Trabajo (A/CN.9/WG.III/WP.18). El proyecto de disposición B, tal como figuraba en el informe del Secretario General (Parte III, párr. 7), decía así: “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.”

96. La Parte III del informe del Secretario General (A/CN.9/96/Add.1) se ocupaba también de la definición de consignatario y de la posibilidad de incluir una disposición acerca de la situación jurídica del consignatario. En el informe se señalaba que, a diferencia del Convenio de Bruselas de 1924, otros convenios sobre transporte delineaban claramente la situación jurídica del consignatario. Se consideró la posibilidad de que el Convenio revisado contuviera una definición de “consignatario” y reconociera explícitamente los derechos de que disfrutara el consignatario o un tercero en virtud del contrato de transporte. Respecto de los derechos de que debía disfrutar el consignatario, el proyecto de disposición C (Parte III del informe, párr. 12) decía así: “El consignatario tendrá los derechos del cargador y, además, todo derecho que se le confiera en virtud del artículo [3, 4].”

#### B. Examen por el Grupo de Trabajo

##### 1) “CONSIGNATARIO”

97. La mayoría de los miembros del Grupo de Trabajo apoyaron la inclusión de una definición del término “consignatario” del tenor propuesto en el proyecto de disposición C (Parte III del informe, párr. 12), en el que se dice: “El ‘consignatario’ es la persona autorizada para recibir las mercancías en virtud del contrato de transporte.” Algunos representantes se mostraron partidarios de suprimir toda mención del “contrato de transporte” en la definición,

mientras que otros representantes prefirieron que se sustituyese esa expresión por las palabras "conocimiento de embarque". Otros representantes opinaron que debía conservarse la definición tal como figuraba en el proyecto de disposición C. Se propuso también que al final de la definición de "consignatario" se agregaran las palabras "de conformidad con el presente Convenio".

98. El Grupo de Trabajo estudió la conveniencia de incluir una disposición general sobre la situación jurídica del consignatario. Algunos miembros observaron que era difícil formular una disposición de esa índole, ya que la situación jurídica del consignatario variaría según que se emitiera o no un conocimiento de embarque. Se advirtió que los aspectos específicos de la situación del consignatario estaban indicados en reglas que ya habían sido aprobadas por el Grupo de Trabajo y que no era necesaria una disposición general sobre esta cuestión. Un representante señaló que era importante enunciar los derechos del consignatario en defecto de conocimiento de embarque. El Grupo de Trabajo decidió no incluir una disposición general sobre la situación jurídica del consignatario.

## 2) "CONTRATO DE TRANSPORTE"

99. El Grupo de Trabajo examinó la cuestión de si debía incluirse en el Convenio una definición del "contrato de transporte". Algunos representantes señalaron que era necesaria tal definición en vista de que el Grupo de Trabajo había decidido que el Convenio fuera aplicable siempre que hubiera un contrato de transporte de mercancías por mar y que la aplicación del Convenio no dependiera de la expedición de un conocimiento de embarque. Se hizo notar además que en estas condiciones era conveniente una definición puesto que el significado de la expresión podía no ser claro en ciertos ámbitos jurídicos o lingüísticos. Un representante estimó que en vista de que el Grupo de Trabajo había decidido en el sexto período de sesiones no definir la expresión "contrato de fletamento" no debía definir el "contrato de transporte". En cambio, otros representantes manifestaron que la falta de una definición del "contrato de fletamento" hacía que fuese importante incluir una definición del "contrato de transporte", ya que era menester precisar la distinción entre ambas expresiones. Refiriéndose a este punto, un representante señaló que la mención del acuerdo de transportar "*determinadas mercancías*" en la definición propuesta sería útil para distinguir los contratos de transporte de los contratos de fletamento. Algunos otros representantes manifestaron que la expresión "contrato de transporte" era bien conocida, muy utilizada en la práctica y que era difícil concebir que se le diese un sentido distinto del que era obvio.

100. Algunos de los representantes partidarios de incluir una definición del "contrato de transporte" en el Convenio manifestaron que la definición debería incluir una referencia a la obligación por parte del porteador de entregar las mercancías. A este respecto un representante advirtió que, si había de incluirse una definición en el Convenio, tendría que ser una definición amplia que abarcara todos los aspectos de las responsabilidades del porteador.

101. A algunos representantes les inquietaba la frase propuesta "de un puerto a otro" ya que no está claro lo que

constituye un puerto. Un representante opinó que el uso de esa frase era demasiado restringido ya que podían producirse daños en las mercancías en el curso de la entrega al consignatario después de haber llegado las mercancías al puerto de destino.

102. Un representante manifestó el parecer de que la adopción de la propuesta de Francia o bien del proyecto de disposición B contenido en el informe del Secretario General suscitaría dificultades en las jurisdicciones donde se consideraba al consignatario como parte en el contrato de transporte.

103. El Grupo de Trabajo decidió incluir en el Convenio una definición del "contrato de transporte", del tenor de la propuesta hecha por Francia en su respuesta adicional al cuestionario de la CNUDMI (A/CN.9/WG.III/WP.18) o del proyecto de disposición B contenido en el informe del Secretario General (Parte III del informe, párr. 12).

### C. Informe del Grupo de Redacción

104. Después del debate en el Grupo de Trabajo esta cuestión se remitió al Grupo de Redacción, cuyo informe dice como sigue:

#### PARTE III DEL INFORME DEL GRUPO DE REDACCION

##### *Definiciones de "consignatario" y "contrato de transporte"*

a) El Grupo de Redacción formuló proyectos de textos que reflejasen las opiniones expresadas en las deliberaciones del Grupo de Trabajo acerca de las definiciones de "consignatario" y "contrato de transporte". El Grupo de Redacción recomienda las definiciones siguientes:

- 1) El "consignatario" es la persona autorizada para recibir las mercancías.
- 2) El "contrato de transporte" es aquel en virtud del cual el porteador conviene con el cargador, contra el pago de un flete, en transportar determinadas mercancías por mar de un puerto a otro en el cual se efectuará la entrega.

##### *Nota acerca de los proyectos de definiciones propuestos*

b) Con respecto a la definición de "consignatario", algunos representantes eran partidarios de que se agregasen las palabras "... en virtud del contrato de transporte".

### D. Examen del informe del Grupo de Redacción

105. El Grupo de Trabajo examinó y aprobó el citado informe del Grupo de Redacción (Parte III), incluidos los proyectos de definiciones propuestos por éste. Se formularon las siguientes reservas y observaciones acerca del informe:

a) Un representante reservó su posición respecto de la definición de "consignatario", dado que este término figuraba con significaciones diferentes en los proyectos de disposición ya aprobados. Como resultado de ello esta definición podría dar lugar a confusión e incoherencia.

b) Cierta número de representantes expresaron la opinión de que las palabras “en virtud del contrato de transporte” deberían agregarse a la definición de “consignatario”.

c) Varios representantes opinaron que la definición de “consignatario” debería completarse con una disposición que definiera la relación jurídica entre el porteador y la persona autorizada para recibir las mercancías. Tal disposición no era necesaria en el Convenio de Bruselas de 1924 porque éste sólo se aplicaba al conocimiento de embarque. En cambio, en el contexto del proyecto preparado por el Grupo de Trabajo, esa disposición resultaría necesaria para abarcar los casos en que no hubiera conocimiento de embarque. En las legislaciones nacionales no existía ningún mecanismo que permitiera al consignatario ejercer los derechos del cargador que celebrara el contrato de transporte.

d) Un representante sugirió que se agregase una definición de “cargador” en Convenio revisado.

#### IV. Labor futura

106. En el mandato que le había dado en su quinto período de sesiones, la Comisión había pedido, entre otras cosas, al Grupo de Trabajo que tuviera presente “la posibilidad de preparar, en su caso, una nueva convención internacional, en lugar de limitarse a revisar y ampliar las normas del Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento (Convenio de Bruselas de 1924) y el Protocolo de Bruselas de 1968”<sup>38</sup>. Atendiendo a esa petición, el Grupo de Trabajo estudió la cuestión de si las disposiciones que había preparado acerca de la responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga debían incorporarse en un segundo protocolo al Convenio de Bruselas de 1924, o debían constituir el objeto de un nuevo convenio.

107. Algunos representantes creían que, teniendo en cuenta las posibles consecuencias financieras de las nuevas normas y la relación existente entre dichas normas y el Convenio de Bruselas de 1924 y el Protocolo de Bruselas de 1968, debía aplazarse toda decisión sobre este punto. No obstante, la mayoría de los representantes opinaron que el alcance de las disposiciones preparadas por el Grupo de Trabajo haría difícil enlazarlas mediante un protocolo al Convenio de Bruselas de 1924, y que ese procedimiento daría lugar a confusiones. El Grupo de Trabajo decidió, pues, que su futura labor en lo concerniente a la responsabilidad del porteador se orientara hacia el establecimiento de un nuevo convenio. En consecuencia, pidió a la Secretaría que estructurara en forma de convenio los proyectos de disposiciones propuestos por el Grupo de Trabajo y que le presentara un proyecto de convenio en su octavo período de sesiones. A este respecto se hizo notar que la “Compilación Revisada de proyectos de disposiciones sobre la responsabilidad del porteador” (A/CN.9/WG.III/WP.16)

<sup>38</sup> Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su quinto período de sesiones (1972), *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo séptimo período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/8717), párr. 51, Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, primera parte, II, A.

podía servir de base para la preparación de dicho proyecto de convenio.

108. Dado que la falta de tiempo no permitía examinar a fondo todas las cuestiones indicadas en el “Programa Provisional y Anotaciones” (A/CN.9/WG.III/L.3), el Grupo de Trabajo decidió ocuparse en su octavo período de sesiones de las cuestiones pendientes, que eran las siguientes:

Norma general sobre la responsabilidad del cargador;

Mercancías peligrosas;

Aviso de pérdida;

Avería gruesa;

Relaciones del Convenio con otros convenios marítimos.

Con objeto de facilitar la preparación de la documentación para el octavo período de sesiones del Grupo de Trabajo, la Secretaría hizo la sugerencia, que el Grupo de Trabajo aceptó, de que todos los comentarios y observaciones que, acerca de estos puntos y de otras cuestiones pertinentes, desearan hacer los miembros del Grupo de Trabajo y los observadores, estuvieran en poder de la Secretaría antes del 1º de diciembre de 1974<sup>39</sup>.

109. El observador del Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT) presentó al Grupo de Trabajo, comentándolo, un documento preparado por dicha organización, titulado *First results of the UNIDROIT enquiry on gold clauses in international conventions*. El Grupo de Trabajo tomó nota con aprecio de ese documento.

110. El Grupo de Trabajo advirtió que, de acuerdo con el calendario de reuniones previsto por la Comisión en su séptimo período de sesiones, el Grupo de Trabajo celebraría su octavo período de sesiones en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York, del 27 de enero al 7 de febrero de 1975<sup>40</sup>. Varios representantes señalaron que estaba previsto que el Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo de la UNCTAD celebrase su cuarto período de sesiones en Ginebra al mismo tiempo. Puesto que varios representantes que integraban el Grupo de Trabajo de la CNUDMI también formaban parte del Grupo de Trabajo de la UNCTAD, se pidió a la Secretaría que, de ser posible, procediese a programar de nuevo el octavo período de sesiones del Grupo de Trabajo de la CNUDMI.

<sup>39</sup> Para que la examinara el Grupo de Trabajo en su octavo período de sesiones, un representante presentó una propuesta relativa a la situación en que el consignatario o tenedor de un conocimiento de embarque no recibe las mercancías dentro de un plazo razonable después de su llegada al puerto de descarga. Otro representante presentó, para su examen en el próximo período de sesiones, una propuesta que define la relación entre el Convenio revisado y las normas de otros convenios y del derecho nacional relativos a la responsabilidad por daños causados por un accidente nuclear. Un observador presentó las observaciones de su organización sobre los proyectos de textos aprobados por el Grupo de Trabajo en anteriores períodos de sesiones y reproducidos en la Compilación Revisada (A/CN.9/WG.III/WP.16); el Grupo de Trabajo decidió considerar esas observaciones durante la segunda lectura del Convenio revisado en su próximo octavo período de sesiones.

<sup>40</sup> Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su séptimo período de sesiones, *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo noveno período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/9617), párr. 85 d); Anuario de la CNUDMI, vol. V: 1974, primera parte, II, A.