



Asamblea General

Distr. limitada
11 de septiembre de 2006
Español
Original: inglés

**Comisión de las Naciones Unidas para
el Derecho Mercantil Internacional**
Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte)
18º período de sesiones
Viena, 6 a 17 de noviembre de 2006

Derecho del transporte: preparación de un proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías

Acciones judiciales y plazos para ejercerlas: documento presentado por el Gobierno del Japón con fines informativos

Nota de la Secretaría*

Como preparativo del 18º período de sesiones del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), el Gobierno del Japón presentó a la Secretaría un documento que se adjunta como anexo y se relaciona con las acciones judiciales y los plazos para ejercerlas en el contexto del proyecto de convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías. El Gobierno del Japón informó de que en el presente documento se habían compilado las opiniones y observaciones de varias delegaciones con objeto de facilitar el examen del tema en el Grupo de Trabajo.

El documento se reproduce como anexo de la presente nota en la forma en que fue recibido por la Secretaría.

* La presentación tardía de este documento obedece a la fecha en que su contenido se transmitió a la Secretaría.



Anexo

Acciones judiciales y plazos para ejercerlas: documento presentado por el Gobierno del Japón con fines informativos

I. Introducción

1. En su noveno período de sesiones (abril de 2002, véase A/CN.9/510, párrs. 58 a 60), el Grupo de Trabajo efectuó un intercambio preliminar de pareceres sobre cuestiones relativas a las acciones judiciales y los plazos para ejercerlas y las examinó más en detalle en su 11° período de sesiones (marzo y abril de 2003, véase A/CN.9/526, párrs. 149 a 182). A la luz de esas deliberaciones, se revisó el texto original del proyecto de convenio (A/CN.9/WG.III/WP.21) y se publicó esa revisión con la signatura A/CN.9/WG.III/WP.32, texto que a su vez sufrió algunas modificaciones, que figuran en el documento A/CN.9/WG.III/WP.56. Esos temas se estudiaron también en un seminario oficioso organizado en nombre del Gobierno de Italia en Londres en enero de 2006 (“seminario de Londres”), al que se invitó a todas las delegaciones y observadores que comparten la labor del Grupo de Trabajo. Tras la finalización del 17° período de sesiones del Grupo de Trabajo (abril de 2006), la delegación del Japón distribuyó un cuestionario oficioso entre esas delegaciones y observadores. Se recibieron respuestas del Canadá, China, Dinamarca, los Estados Unidos, Italia, Noruega, Suecia y Suiza. Para su consulta por el Grupo de Trabajo, se han resumido en el presente documento las deliberaciones sostenidas sobre este tema en anteriores períodos de sesiones del Grupo de Trabajo y se exponen las opiniones preliminares vertidas en el seminario de Londres y las respuestas consignadas en el cuestionario oficioso.

II. Acciones judiciales

A. Cuestiones generales abordadas en el capítulo

1. Necesidad de dedicar un capítulo a las acciones judiciales

2. Dado que en períodos de sesiones anteriores del Grupo de Trabajo algunas delegaciones propusieron la supresión del artículo 67 (véase A/CN.9/WG.III/WP.56, nota 237; y A/CN.9/526, párrs. 152 y 157), en el cuestionario oficioso se preguntó si procedía que el proyecto de convenio dedicara un capítulo a las acciones judiciales. Todas las respuestas fueron negativas y se sugirió suprimir el capítulo en su totalidad. Sin embargo, una delegación dijo que, aun cuando procediera suprimirlo, varios principios enunciados en el artículo 67 (variante A) deberían incorporarse en las disposiciones del capítulo 6 (Responsabilidad del porteador).

2. Relación con otros convenios

3. En el seminario de Londres se señaló que el régimen previsto en el futuro convenio para el recurso a la vía judicial podría resultar incompatible con el de otros instrumentos aplicables a otros tramos de la operación de transporte en el

marco de un contrato de transporte multimodal. Por ejemplo, podría ser que en esos otros instrumentos se otorgaran derechos de demanda a un número más restringido de personas de las que gozan de ellos en virtud del artículo 67. En el cuestionario oficioso se preguntó si convendría armonizar el régimen del convenio con el de otros convenios de transporte en lo tocante al recurso a la vía judicial. La respuesta obtenida no fue uniforme. Muchas de las delegaciones consideraron innecesaria la armonización. Una de ellas observó que el artículo 27 daba ya una solución. Algunas delegaciones se mostraron cautelosas respecto del riesgo de incompatibilidad con otros instrumentos y se pronunciaron por la armonización, aunque no se concretó ninguna propuesta acerca de cómo abordar la cuestión.

B. Proyecto de artículo 67

4. El artículo 67 propuesto en A/CN.9/WG.III/WP.56 dice lo siguiente:

Artículo 67. Partes

Variante A

1. A reserva de lo dispuesto en los apartados a) y b) del artículo 68, toda acción nacida del contrato de transporte sólo podrá ser ejercitada frente al porteador o frente a una parte ejecutante¹ por:

a) El cargador², en la medida en que haya sufrido alguna pérdida o daño a resultas de un incumplimiento del contrato de transporte;

b) El consignatario, en la medida en que haya sufrido alguna pérdida o daño a resultas de un incumplimiento del contrato de transporte; o

c) Toda persona a la que el cargador o el consignatario haya transferido sus derechos, o que haya adquirido por subrogación algún derecho nacido del contrato de transporte con arreglo al derecho interno aplicable, como por ejemplo algún asegurador, en la medida en que la persona cuyos derechos haya adquirido por cesión o por subrogación sufra alguna pérdida o daño a resultas de un incumplimiento del contrato de transporte.

2. De haberse traspasado, por cesión o por subrogación, algún derecho de acción o procesal con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 c), el porteador y la parte ejecutante tendrán derecho a invocar, frente a dicha acción, toda excepción y toda limitación de su responsabilidad que sea oponible frente a dicho tercero con arreglo a lo estipulado en el contrato de transporte o a lo dispuesto en el presente Convenio.

Variante B

Toda acción nacida o que resulte de un contrato de transporte podrá ser ejercitada por toda persona que tenga algún derecho legítimo al cumplimiento

¹ En la Variante A, tal vez haya que sustituir “parte ejecutante” por “parte ejecutante marítima”.

² En el artículo 34 se dispone que el “cargador documentario” gozará de los derechos que el capítulo 14 reconoce al cargador. Podría cuestionarse si corresponde que el “cargador documentario” tenga derechos de demanda.

de alguna obligación nacida o que resulte de dicho contrato, siempre que dicha persona haya sufrido algún daño o alguna pérdida.

1. Alcance del proyecto de artículo

5. La variante A se refiere únicamente a las acciones dirigidas contra el porteador o la parte ejecutante (marítima)³. La variante B extiende dicho alcance a las que vayan dirigidas contra los propietarios de la carga. En el cuestionario oficioso se preguntó cuál debiera ser el alcance de este artículo. Las respuestas estuvieron divididas. La mayoría opinó que debería ser también aplicable a las acciones contra el cargador. Un delegado estimó conveniente que tan solo se facultara al porteador para entablar contra el cargador toda acción que naciera del incumplimiento de alguna obligación de éste. Una minoría se mostró contraria a que se ampliara tanto el alcance de este artículo. Una delegación se mostró favorable a que se restringiera dicho alcance a las acciones ejercitables con arreglo a los artículos 17 y 20.

2. “Pérdida o daño” sufrido

6. En ambas variantes se establece que el demandante ha de sufrir alguna “pérdida o daño”. No obstante, en períodos de sesiones anteriores se dijo que ese requisito podría suscitar problemas. Por ejemplo, resultaría inadecuado en el caso de una acción ejercitada por el consignatario para reclamar la entrega de las mercancías que obraran en poder del porteador (véase A/CN.9/526, párr. 153).

7. En el seminario oficioso de Londres se formuló una objeción más básica al requisito de que haya de mediar alguna “pérdida o daño”. Se criticó el propio contenido del artículo 67 por entenderse que se confundían cuestiones de derecho sustantivo (¿qué deberá probar el demandante para ganar el litigio?) con cuestiones de derecho procesal (¿qué legitima al demandante para entablar un litigio?). Se adujo que, si bien es necesario que el demandante pruebe la “pérdida o daño” que ha sufrido para que prospere su demanda, el derecho procesal no exige de entrada esa prueba para admitir la demanda y declarar abierto el proceso.

8. En el cuestionario oficioso se preguntó si se consideraba o no adecuado el requisito de la “pérdida o daño” sufrido. Algunos contestaron afirmativamente. Una delegación dio por supuesto que en otros capítulos se regulaba de forma exhaustiva el derecho a reclamar la entrega de las mercancías y a ejercitar el derecho de control sobre ellas y, por lo que habida cuenta de que el artículo 67 regulaba únicamente las demandas por daños y perjuicios, la “pérdida o daño” que hubiera de probarse con arreglo a dicho artículo no debiera resultar problemática. Otra delegación contestó que el problema podía sortearse si se restringía el alcance del artículo 67 a las acciones previstas en los artículos 17 y 20. Otra delegación dijo que este requisito tal vez fuera superfluo, dado que el demandante no tendría interés en litigar si no había sufrido pérdida o daño alguno.

3. Preferencia por alguna de las variantes

9. En la mayoría de las respuestas se optó por la variante B, en la que primaba un criterio más general. Una delegación propuso que se le agregara otro párrafo, que dijera: “Todo derecho procesal nacido o que resulte de un contrato de transporte podrá ser invocado por toda persona que tenga algún interés legítimo en el

³ Véase la nota de pie de página 1 *supra*.

cumplimiento de alguna obligación nacida o que resulte de dicho contrato, siempre que dicha persona haya sufrido algún daño o alguna pérdida”.

10. Una delegación respondió que preferiría una versión más concisa de la variante A, en la que su alcance quedara restringido a las acciones ejercitables con arreglo a los artículos 17 y 20.

4. Segundo párrafo de la variante A

11. La variante A consta de un segundo párrafo en el que se establece el derecho del porteador y de la parte ejecutante (marítima)⁴ a invocar toda excepción y toda limitación de su responsabilidad que sea oponible frente a una acción, en caso de haberse traspasado, por cesión o por subrogación, el derecho a ejercitarla. Ni en los períodos de sesiones anteriores del Grupo de Trabajo ni en el seminario de Londres se ha debatido a fondo ese párrafo.

12. En el cuestionario oficioso se pedían observaciones al respecto y se preguntaba si procedía insertar dicho párrafo en la variante B. Hubo propuestas de que se suprimiera este párrafo y en una respuesta se dijo que esa cuestión debería ser tratada en el capítulo 12 (transferencia de derechos). Algunos delegados opinaron distinto y sostuvieron que, de optarse por la variante B, debería insertarse en ella dicho párrafo.

C. Proyecto de artículo 68

13. El artículo 68, propuesto en A/CN.9/WG.III/WP.56, dice lo siguiente:

Artículo 68. Caso de haberse emitido un título de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable

Caso de emitirse un título de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable:

a) Su tenedor estará facultado para ejercitar toda acción nacida del contrato de transporte frente al porteador o frente a alguna parte ejecutante, sea o no él quien haya sufrido la pérdida o el daño; y

b) Cuando el demandante no sea el tenedor de dicho título o documento, el demandante deberá no sólo probar el daño o la pérdida que le haya sido ocasionado por el incumplimiento del contrato de transporte, sino que deberá probar además que el tenedor no ha sufrido la pérdida o el daño que sean objeto de su demanda.

14. A tenor del apartado a), el tenedor podrá hacer valer sus derechos frente al porteador independientemente de que haya o no sufrido alguna pérdida o daño. La nota explicativa del proyecto original dice: “Parece ser que en muchos regímenes jurídicos los demandantes que obren sobre la base de un conocimiento de embarque no están circunscritos a reclamar sus propias pérdidas. El presente artículo no dispone que solamente dichos tenedores tienen derecho de demanda” (véase A.CN.9/WG.III/WP.21, párr. 204). En un período de sesiones anterior del Grupo de

⁴ Véase la nota de pie de página 1 *supra*.

Trabajo se había aceptado en general que ese principio gozaba de reconocimiento en muchos países (véase A/CN.9/526, párr. 160).

15. En el apartado b) cabe distinguir dos componentes: 1) todo demandante, que no sea el tenedor, del que se hable en el proyecto de artículo 67 podrá ejercitar una acción frente al porteador aun cuando se haya emitido un título de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable, y 2) de darse este supuesto, el demandante deberá probar, además de la pérdida o daño que le haya sido ocasionado, que el tenedor no ha sufrido dicha pérdida o daño. Es probable que esa disposición resulte más polémica que la del apartado a). En su 11º período de sesiones, el Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo en que podría ser necesario seguir examinando la cuestión en una etapa ulterior (véase A/CN.9/526, párr. 162).

16. La primera pregunta del cuestionario oficioso fue la de si se consideraba necesario o conveniente que en el proyecto de convenio se abordaran problemas como los regulados en la versión actual de los apartados a) y b) del artículo 68. Todas las respuestas fueron negativas. Un delegado pensó que el apartado a) del artículo 68 era incompatible con el derecho procesal civil de su país y que, de suprimirse ese apartado, el apartado b) resultaría superfluo.

17. En el cuestionario oficioso se invitó, además, a las delegaciones a hacer sugerencias respecto de ambos apartados. Habida cuenta de que la mayoría de las que respondieron se pronunciaron por la supresión del artículo 68, hubo pocas sugerencias de que se modificara su texto actual. Una delegación observó que, con arreglo al texto actual del apartado a) del artículo 68, el porteador corría el riesgo de verse obligado a pagar dos veces cuando otra persona, que no sea el tenedor, sea la que ha sufrido de hecho la pérdida (por ejemplo, el propietario de las mercancías que estén dañadas), y esa persona presente una demanda contra el porteador después de que éste haya ya resarcido al tenedor⁵. Una delegación sugirió que se tratara al “tenedor” como al consignatario, haciéndole aplicable lo dispuesto en el apartado b) del párrafo 1 del artículo 67.

III. Plazo para presentar una demanda

A. Cuestiones generales abordadas en el capítulo

18. Si bien en períodos de sesiones anteriores del Grupo de Trabajo nunca se objetó la necesidad de que hubiera un capítulo sobre el plazo de presentación de demandas, se pensó que tal vez podrían suprimirse determinadas disposiciones. La opinión unánime al respecto consignada en el cuestionario oficioso fue que correspondía hacerlo.

⁵ El proyecto original contenía una segunda oración, cuya finalidad era prever esa situación, que decía: “Si dicho tenedor no ha sufrido pérdida o daño alguno, se estimará que actúa en nombre de la persona que haya sufrido la pérdida o el daño ocasionado”. Durante el 11º período de sesiones se criticó el enunciado del proyecto original y se eliminó el texto (véase A/CN.9/526, párr. 161).

B. Proyecto de artículo 69

19. El artículo 69 propuesto en A/CN.9/WG.III/WP.56, dice lo siguiente:

Artículo 69. Prescripción de acciones

Variante A

El porteador⁶ quedará liberado de toda responsabilidad con arreglo al presente Convenio, caso de no ser entablado un procedimiento judicial o arbitral contra él en el plazo de [un] año. El cargador⁷ quedará liberado de toda responsabilidad, en la que pueda haber incurrido conforme a lo dispuesto en el capítulo 8 del presente Convenio, caso de no ser entablado un procedimiento judicial o arbitral contra él dentro del plazo de [un] año.

Variante B

[Todo derecho de acción] [Toda acción] ejercitable con arreglo al presente Convenio prescribirá [se extinguirá] si no se ha entablado un procedimiento judicial o arbitral dentro del plazo de [un] año.

20. En períodos de sesiones anteriores se han examinado diversas cuestiones concernientes al artículo 69, que se evocan a continuación.

1. ¿Cuáles son las demandas que quedarían sujetas al plazo de prescripción fijado en el futuro convenio?

21. Tanto la variante A como la B limitan el plazo para la presentación de la demanda no sólo respecto de las acciones dirigidas contra el porteador o la parte ejecutante marítima, sino también respecto de las que vayan dirigidas contra los propietarios de la carga⁸. En el 11º período de sesiones del Grupo de Trabajo se debatió extensamente si ese criterio era apropiado (véase A/CN.9/526, párr. 166). El Grupo de Trabajo tal vez desee examinar también si debería mantenerse o no ese criterio, aún en el supuesto de que el artículo 67 se limite a regular las demandas que vayan dirigidas contra el porteador o la parte ejecutante marítima (véase A/CN.9/526, párr. 154). Procede señalar asimismo que el Grupo de Trabajo decidió en su 14º período de sesiones que el futuro convenio se limitara a regular las cuestiones de competencia jurisdiccional y de arbitrabilidad relativas a las acciones entabladas únicamente contra el porteador o la parte ejecutante marítima (véase A/CN.9/572, párrs. 116 y 117).

⁶ La primera oración de la variante A podría contener una referencia a “la parte ejecutante marítima”, aunque posiblemente sea superfluo insertarla a la luz del párr. 1 del art. 20.

⁷ La segunda oración de la variante A podría contener la referencia a “la persona a la que se alude en el art. 34”, aunque posiblemente sea superfluo insertarla a la luz del proyecto de art. 34. No obstante, como en la versión actual de éste no se mencionan las exoneraciones que se reconocen en el cap. 15, debería incluirse la referencia.

⁸ Ha de precisarse que parece haber una ligera diferencia entre el alcance de la variante A y de la variante B respecto de las acciones dirigidas contra alguno de los propietarios de la carga. Por ejemplo, con arreglo a la variante A, la reclamación de reembolso interpuesta contra la parte controladora prevista en el párr. 2 del art. 57 no está sujeta a lo dispuesto en el art. 69; sí lo está, en cambio, a tenor de la variante B. El Grupo de Trabajo tal vez desee examinar si conviene imponer un plazo también a dichas acciones.

22. En segundo término, podrán presentarse demandas vinculadas al contrato de transporte que no estén reguladas por las disposiciones del proyecto de convenio, como sería el caso de una acción del porteador contra el cargador concerniente al flete. Además, en el proyecto de convenio se imponen varias obligaciones cuyo incumplimiento no se sanciona en su texto, dejándose dicha sanción al arbitrio del derecho interno aplicable. ¿Cabría aplicar a dichas demandas el plazo de prescripción previsto en el futuro convenio?

23. Al responder el cuestionario oficioso, la mayoría de las delegaciones opinaron que el plazo de prescripción debería ser también aplicable a las acciones contra el cargador, aun cuando una delegación se mostró contraria. Se observó que, si bien tal vez procediera que el artículo 69 fuera aplicable a las acciones dirigidas contra el cargador u otros interesados debería estudiarse con sumo cuidado el plazo de prescripción aplicable a dichas demandas. Se observó que, en un supuesto de siniestro total del buque por negligencia del cargador, la investigación para determinar la causa real del accidente pudiera durar mucho tiempo.

24. La mayoría de las delegaciones no se pronunciaron sobre si procedía que dicho plazo fuera sólo aplicable a las acciones previstas en el proyecto de convenio. Una de ellas sí explicitó que debería excluirse de su ámbito toda acción que se ejercitara en el marco del derecho interno aplicable. Otra delegación consignó que dicho plazo debería regir para toda acción nacida del incumplimiento del contrato de transporte.

25. Una delegación respondió que el artículo 69 debería aplicarse asimismo a acciones dirigidas contra el buque, como se prevé en las Reglas de La Haya-Visby. Se sugirió también que tal vez procediera introducir una modificación equivalente respecto del cargador, que hiciera aplicable este artículo a las acciones dirigidas contra algún propietario de la carga.

2. Preferencia por alguna variante o formulación

26. La disposición sobre el plazo de prescripción de la demanda puede enunciarse de varias maneras. En el párrafo 6 del artículo III de las Reglas de La Haya-Visby se usa la expresión “el porteador quedará exonerado de toda responsabilidad”, en tanto que el párrafo 1 del artículo 20 de las Reglas de Hamburgo dice “toda acción prescribirá”. Aunque parezca una cuestión más bien formal, se señaló que la elección de una variante o fórmula puede entrañar cuestiones de fondo.

27. A continuación se tratan algunas de las cuestiones sustantivas en las que la redacción del texto incide.

a) *La índole del límite impuesto.* En un período de sesiones anterior del Grupo de Trabajo se marcó la diferencia entre un “plazo de prescripción” y la “extinción de un derecho”. Se dijo que esa diferencia podría incidir en la posibilidad de prorrogar el plazo de prescripción o en la determinación de la ley aplicable (véase A/CN.9/526, párrafo 167).

b) *Posibilidad de invocar el derecho de acción con fines de compensación.* De enunciarse en el proyecto de convenio que “toda acción prescribirá”, se suscitaría la duda de si el interesado podrá aún invocar ese derecho “prescrito” con fines de compensación sin haber entablado a tiempo la acción. De hecho, el Convenio de Budapest relativo al contrato de transporte de mercancías por vías de navegación interior (CMNI) de 2000, en el que se emplea el término “prescripción”,

tiene una disposición adicional en que se establecen las consecuencias jurídicas: “El derecho a interponer una acción que ha prescrito por el transcurso del tiempo no podrá ser ejercitado a modo de reconvencción ni invocarse con fines de compensación”⁹. En cambio, si el Grupo de Trabajo emplea expresiones como “el porteador quedará exonerado” o “los derechos se extinguirán”, tal vez no sea necesario ocuparse de la cuestión de si un derecho sigue siendo invocable con fines de compensación. (Es evidente que un derecho extinguido no puede utilizarse con fines de compensación.)

28. En el cuestionario oficioso se preguntó si era preferible el criterio del “plazo de prescripción” o el de la “extinción del derecho” de acción y cuál variante y enunciado les parecía mejor. La mayoría se pronunció a favor del criterio del “plazo de prescripción”. A fin de disipar toda duda acerca de las consecuencias jurídicas de limitar el plazo, una de las delegaciones propuso incluir la aclaración siguiente: “Al prescribir la acción, el demandante perderá su derecho a la satisfacción de la reclamación”. En una respuesta se expresó preferencia por el criterio del “plazo límite” por entenderse que cabría invocar un derecho prescrito para fines de compensación. Por el contrario, una delegación respondió que prefería el criterio de la “extinción del derecho” para que la prescripción resultara absoluta, dando a entender que, con arreglo al derecho interno de su país, sería fácil prorrogar un plazo de prescripción si el interesado invocaba el derecho prescrito, a título de compensación. Una delegación observó que el término “plazo de prescripción” no pertenecía al vocabulario jurídico de los países de tradición romanista.

29. En cuanto a cuál sería la variante preferible, las respuestas se dividieron por igual. Algunas delegaciones prefirieron la variante B y optaron por la expresión “toda acción se extinguirá”. Cabe indicar que podría cuestionarse la posibilidad de invocar un derecho prescrito con fines de compensación si se aprueba ese enunciado (véase el párrafo anterior). Otras delegaciones escogieron la variante A. En una de las respuestas se subrayó que la expresión empleada en las Reglas de La Haya y La Haya-Visby (variante A) no parecía haber causado problema alguno.

3. Prórroga del plazo

30. Podría ser necesario examinar si conviene o no tratar la cuestión de la “prórroga del plazo” en el proyecto de convenio y, de hacerlo, cómo proceder al respecto. ¿Debe el proyecto de convenio enunciar sus propias reglas al respecto o sería preferible dejar esta cuestión al arbitrio del derecho interno? En cuyo caso, ¿cuál sería la ley aplicable al respecto? Por ejemplo, en el párrafo 3 del artículo 24 del CMNI se dispone que la ley aplicable al contrato de transporte regulará la suspensión y la interrupción del plazo de prescripción (véanse también los párrs. 2 y 3 del artículo 32 del CMR).

31. En el cuestionario oficioso se preguntó cómo debería abordarse en el proyecto de convenio la cuestión de la suspensión del plazo. Si bien la mayoría de las delegaciones que respondieron se inclinaron por dejarla al arbitrio del derecho interno y una sugirió que debería quedar dentro del ámbito del proyecto de convenio, algunas delegaciones señalaron la conveniencia de que en el proyecto de

⁹ CMNI, art. 24.5. El Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR) de 1956, modificado por el Protocolo de 1978, contiene una disposición similar (art. 32.5)

convenio se estableciera al menos cuál sería la ley aplicable y se sugirió que ésta fuera la que regía el contrato de transporte. Algunas de las delegaciones que respondieron el cuestionario se reservaron su opinión.

4. Plazo apropiado

32. Cabe citar, por último, la cuestión de determinar el plazo de prescripción de las acciones. En el párrafo 6 del artículo III de las Reglas de La Haya-Visby se fija un año, en tanto que en el párrafo 1 del artículo 20 de las Reglas de Hamburgo el plazo es de dos años. La mayoría de las delegaciones respondieron en el cuestionario oficioso que un año era suficiente. Una delegación consignó que se inclinaba por dos, aunque estaba dispuesta a transigir si el Grupo de Trabajo prefería otra cosa. Otra delegación sugirió que se previera un trato especial para algunas demandas contra el porteador en función de su índole.

C. Proyecto de artículo 70

33. El artículo 70, propuesto en A/CN.9/WG.III/WP.56, dice lo siguiente:

Artículo 70. Comienzo del plazo de prescripción

El plazo del que se habla en el artículo 69 empezará a correr a partir del día en que el porteador haya concluido la entrega de las mercancías afectadas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 11 4) ó 5) o, de no haberse efectuado la entrega de las mercancías, a partir del [último] día en el que las mercancías debían haber sido entregadas. No será computable a efectos del vencimiento del plazo el día a partir del cual comenzará a correr dicho plazo.

1. Demanda dirigida contra el porteador

34. En el artículo 70 se fija el día a partir del cual empezará a correr el plazo de prescripción de las acciones. En un período de sesiones anterior del Grupo de Trabajo se debatió extensamente si procedía que ese día fuera el de la fecha de entrega efectiva de las mercancías (véase A/CN.9/526, párr. 170). Tal vez sea preferible “la fecha de recepción efectiva” de las mercancías, a fin de que el plazo no empiece a correr antes de que el consignatario pueda verificar el estado de las mercancías en caso de demora. Sin embargo, se expresaron opiniones en contra de ese criterio. Se señaló que la entrega efectiva podría demorarse por acción unilateral del consignatario o de la dirección de aduanas local. Además, el “criterio de la fecha de recepción efectiva” era inaplicable si sobrevenía la pérdida total de las mercancías. En el texto actual del proyecto de convenio se contempla esa situación en la segunda parte de la primera oración.

35. Si el Grupo de Trabajo rechaza el “criterio de la fecha de recepción efectiva”, otra posibilidad sería que el plazo empezara a correr desde “el momento de entrega de las mercancías determinado conforme a lo previsto en los párrafos 4) y 5) del artículo 11”. Si se adopta ese criterio, la segunda parte de la primera oración sería

innecesaria¹⁰. Con todo, cabe preguntarse si ese criterio permitiría resolver adecuadamente los casos de demora en la entrega de las mercancías.

36. En el párrafo 6 del artículo III de las Reglas de La Haya-Visby, por fecha de comienzo se entiende la fecha de “su [de las mercancías] entrega o ... la fecha en que [las mercancías] deberían haber sido entregadas,” en tanto que en el párrafo 2 del artículo 20 de las Reglas de Hamburgo se entiende “el día en que el porteador haya entregado las mercancías o parte de ellas o, en caso de que las mercancías no se hayan entregado, el último día en que debieran haberse entregado”. En ambos casos la definición parece combinar los criterios “contractual” y de la “entrega efectiva”.

37. Al responder en el cuestionario oficioso acerca de la fecha apropiada para el inicio del plazo de prescripción de una acción contra el porteador, la mayoría prefirió la fecha de entrega efectiva. Una delegación estimó que para evitar controversias innecesarias, dicho plazo debería comenzar cuando las mercancías hubieran llegado al lugar de recepción y se hubiera notificado al consignatario que las mercancías estaban listas para su entrega. Otra delegación prefirió que se optara por “el momento de entrega de las mercancías determinado conforme a lo indicado en los párrafos 4) y 5) del artículo 11”. Además, una delegación consignó su preferencia por que se tomara lo estipulado en el contrato de transporte como punto de partida, pero sugirió que el día de la entrega efectiva debería prevalecer si su fecha era posterior. Una delegación se mostró favorable a que se mantuviera el texto actual. No obstante, se sugirió que el enunciado en sí, a saber, “el porteador haya concluido la entrega de las mercancías afectadas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 11 4) ó 5)”, resultaría problemático en el supuesto de que, por ejemplo, las mercancías se entregaran antes de la fecha convenida en el contrato de transporte.

38. Casi todas las delegaciones que respondieron al cuestionario oficioso coincidieron en que, de optarse por el criterio de la fecha de entrega efectiva, habría que complementarlo con una regla especial aplicable en casos de pérdida total de las mercancías. Se sugirió que en dichos casos el plazo comenzara a correr a partir de la fecha de entrega prevista. Una delegación sugirió que se aplicara ese mismo criterio cuando el consignatario no aceptara la entrega.

2. Demanda dirigida contra una parte ejecutante marítima

39. En el seminario de Londres se dijo que debería definirse lo que se entendía por “entrega” en el contexto de una eventual demanda presentada contra una parte ejecutante marítima. Se sugirió que el plazo de prescripción de una acción interponible en dicho caso comenzara a correr a partir de la fecha de entrega de las mercancías por dicha parte ejecutante marítima al porteador subsiguiente, en vez de a partir de la fecha de entrega definitiva al consignatario.

40. A la luz de esa sugerencia, en el cuestionario oficioso se preguntó si el comienzo del plazo de prescripción de una acción contra una parte ejecutante marítima debería diferir de la fecha fijada al respecto para las acciones contra el porteador. En todas las respuestas se consignó que dicho plazo debería empezar a

¹⁰ Aun si se adopta este enfoque no se deja de lado por completo el criterio de “recepción efectiva” cuando no exista un acuerdo contractual ni usos o costumbres que regulen el momento de recepción.

correr en igual fecha que la prevista para las acciones contra el porteador que fuera parte en el contrato de transporte. Se explicó que, en supuestos como el de una operación de transporte multimodal, tal vez no se descubriera el daño ocasionado a las mercancías hasta que éstas llegaran a su punto de destino final, por lo que el plazo de prescripción debería comenzar a correr a partir de ese momento, aun tratándose de una demanda dirigida contra una parte ejecutante marítima.

3. Demanda dirigida contra algún propietario de la carga

41. En un período de sesiones anterior del Grupo de Trabajo, surgieron dudas acerca de si el momento de entrega era pertinente en relación con el plazo de prescripción de acciones contra el cargador u otros propietarios de las mercancías (véase A/CN.9/526, párr. 173). Sin embargo, no se sugirió ninguna otra fecha de comienzo para las acciones dirigidas contra personas que no fueran el porteador. En el cuestionario oficioso se preguntó si procedía que la fecha de comienzo del plazo de prescripción de las acciones contra el cargador y el porteador fuera la misma. La mayoría respondió afirmativamente. Una delegación opinó, por el contrario, que el plazo de prescripción de las acciones contra el cargador debería comenzar a correr a partir de la fecha en que ocurriera la pérdida o el daño.

4. Otras cuestiones

42. A algunas delegaciones que respondieron al cuestionario oficioso les preocupó la palabra que figuraba entre corchetes en la primera oración del artículo 70. Una de ellas propuso suprimir la palabra “último” e insertar el texto siguiente al final de la primera oración: “(el día en) que debiera haberse completado la entrega de las mercancías”.

D. Proyecto de artículo 71

43. El artículo 71, propuesto en A/CN.9/WG.III/WP.56, dice lo siguiente:

Artículo 71. Prórroga del plazo de prescripción

Toda persona contra la que se presente una reclamación podrá, en todo momento durante el curso del plazo de prescripción, prorrogar dicho plazo mediante una declaración dirigida al demandante. Dicho plazo podrá volver a ser prorrogado por una o más declaraciones similares.

1. Diferencias con las Reglas de La Haya-Visby

44. Las Reglas de La Haya-Visby (párr. 6 del art. III) y las Reglas de Hamburgo (párr. 4 del art. 20) contienen una disposición que permite a las partes prorrogar el plazo de prescripción, aunque hay una pequeña diferencia entre uno y otro instrumento. El proyecto de texto actual es prácticamente idéntico al del segundo instrumento. Las diferencias entre los dos instrumentos citados radican en lo siguiente: en primer término, la prórroga podrá otorgarse a tenor de las Reglas de Hamburgo mediante mera “declaración” del demandado, en tanto que en las de La Haya-Visby se requiere un “acuerdo” entre las partes; en segundo término, con arreglo a las Reglas de La Haya-Visby cabe concertar la prórroga estando ya vencido el plazo de prescripción, mientras que con arreglo al proyecto de texto actual y a las Reglas de Hamburgo se niega claramente esa posibilidad.

45. Al responder al cuestionario oficioso, la mayoría de las delegaciones prefirieron la idea de una “declaración” a la de un “acuerdo”, aunque algunos delegados disintieron de ese parecer. Una delegación sugirió que debería permitirse prorrogar el plazo aun después de vencido.

2. Requisito de forma

46. En el artículo 3 se establece la forma en que habrá de hacerse la declaración prevista en el artículo 71. Si bien es la misma que se estipula en el párrafo 4 del artículo 20 de las Reglas de Hamburgo, cabría preguntarse si esa forma es coherente con la prevista para los pactos de competencia jurisdiccional concertados a raíz de una controversia (art. 81, en A/CN.9/591, párr. 73)¹¹. Al responder el cuestionario oficioso, la mayoría de las delegaciones estimó adecuado el requisito de forma establecido en el texto actual del proyecto de convenio, en tanto que una sugirió que bastaría con una declaración oral.

E. Proyecto de artículo 72

47. El artículo 72, propuesto en A/CN.9/WG.III/WP.56, dice lo siguiente:

Artículo 72. Acción de repetición o de resarcimiento

Toda acción de repetición, entablada por una persona tenida por responsable a tenor del presente Convenio, podrá ser presentada incluso después de expirado el plazo de prescripción fijado en el artículo 69 siempre y cuando se presente la demanda dentro del más largo de los siguientes plazos:

a) el plazo otorgado por la ley del foro ante el que se vaya a entablar el procedimiento; o

b) Variante A del apartado b)

un plazo de 90 días que empezará a correr a partir de la fecha en que la persona, que vaya a presentar la acción de repetición, haya

i) satisfecho la reclamación presentada contra ella; o

ii) haya sido citada a comparecer en el juicio entablado contra ella.

Variante B del apartado b)

un plazo de 90 días que empezará a correr a partir de la fecha en que

i) la persona que vaya a presentar la acción de repetición haya satisfecho la reclamación presentada contra ella; o

ii) se haya pronunciado sentencia firme y no apelable contra la persona que vaya a presentar la acción de repetición.

48. En el artículo 72 se prevé una prórroga especial del plazo de prescripción cuando se trata de acciones de repetición o de resarcimiento. Esa norma especial es necesaria para garantizar, por ejemplo, que el porteador disponga de tiempo suficiente para interponer una acción contra un subcontratista del porteador cuando

¹¹ Se confirmó que no se exigiría requisito de forma en el art. 81. Véanse párrs. 61, 62 y 64 de A/CN.9/591.

la acción contra el porteador se haya incoado inmediatamente antes de expirar el plazo de prescripción. Tanto las Reglas de La Haya-Visby (párr. 6 bis del art. III) como las de Hamburgo (párrafo 5 del artículo 20) contienen una norma similar.

49. Al responder el cuestionario oficioso, todas las delegaciones estuvieron de acuerdo con el contenido básico de la disposición. Sin embargo, una delegación estimó que el artículo debería prever el supuesto de que el cargador haya de reclamar resarcimiento del porteador tras haber tenido que responder frente al consignatario a tenor del contrato subyacente entre el cargador y el consignatario.

50. El apartado b) tiene dos variantes en las que se fijan dos fechas de comienzo distintas para el plazo suplementario de 90 días. La que se propone en la variante A es esencialmente la misma que se dispone en las Reglas de La Haya-Visby y en las Reglas de Hamburgo. En la variante B se introduce una nueva norma al respecto en atención a la observación formulada en el 11º período de sesiones del Grupo de Trabajo de que en ciertos países de tradición jurídica romanista no se permitía incoar una acción de repetición en tanto que no se dictara la sentencia definitiva en la causa (véase A/CN.9/526, párr. 176).

51. Al responder al cuestionario oficioso, la mayoría de las delegaciones se pronunciaron a favor de la variante A y sólo algunas escogieron la variante B. Un delegado subrayó que, si se optaba por la variante B, podía darse el caso de que no se contactara hasta muchos años después del accidente al tercero contra el que se fuera a interponer la acción de repetición, cayendo en el olvido en el intervalo muchas cosas, como pudieran ser los elementos de prueba, los recuerdos y los testigos. Se señaló, además, que, aunque la variante B se había redactado por el hecho de que en los países de tradición jurídica romanista debía aguardarse a que se dictara la sentencia definitiva para incoar una acción de repetición, en el apartado a) del artículo 72 se tenía debidamente en cuenta esa situación.

F. Proyecto de artículo 73

52. El artículo 73, propuesto en el documento A/CN.9/WG.III/WP.56, dice lo siguiente:

Artículo 73. Reconvención

Toda contrademanda interpuesta por una persona tenida por responsable a tenor del presente Convenio podrá ser presentada incluso después de expirado el plazo de prescripción fijado en el artículo 69, siempre y cuando se presente dentro de un plazo de 90 días que empezará a correr a partir del día en que la persona que presente la contrademanda haya sido citada a comparecer en el juicio entablado contra ella.

53. Esa disposición se basa en la sugerencia formulada en el 11º período de sesiones del Grupo de Trabajo, consistente en que se trataran las contrademandas con el mismo criterio aplicado a las acciones de repetición (véase A/CN.9/526, párr. 177). En el cuestionario oficioso se preguntó si en el proyecto de convenio debería abordarse la cuestión de las contrademandas y, de ser así, si el texto actual convenía para ese fin. Algunos respondieron que debería suprimirse el proyecto de artículo. Una delegación cuestionó que pudiera haber contrademanda alguna a la que debiera otorgarse una prórroga con arreglo a esta disposición. Otras

delegaciones consideraron necesaria la disposición y se manifestaron de acuerdo con el proyecto de texto actual.

54. En las respuestas al cuestionario oficioso se sugirieron varios cambios de redacción. En primer lugar, una delegación señaló la ambigüedad de la expresión “Toda contrademanda ... podrá ser presentada” por entender que no se sabía si la contrademanda debería presentarse en el curso del mismo proceso o de otro distinto, y pidió que se aclarara que se trataba del primer caso. En segundo lugar, se propuso agregar al final de la oración las palabras “o dentro de todo plazo más largo otorgado por la ley del foro”, habida cuenta de que en determinados países una contrademanda sólo podía presentarse al comparecer en juicio y que el período transcurrido entre la citación a comparecer y la comparecencia en sí podía superar los 90 días. Por último se trajo a colación el alcance del artículo. Una delegación sugirió que el artículo 73 debería aplicarse únicamente a las contrademandas que se interponían con fines de compensación. Otra delegación observó que el ámbito de aplicación como aparecía en el texto actual era muy amplio y propuso agregar otra condición que circunscribiera las contrademandas. Propuso en concreto la adición del texto siguiente:

La prescripción de una demanda no entrañará la extinción del derecho de reconvención, siempre y cuando la demanda que haya dado lugar a la contrademanda nazca del mismo contexto jurídico de la demanda prescrita y se haya presentado antes de la prescripción de esa demanda.

G. Proyecto de artículo 74

55. El artículo 74, propuesto en A/CN.9/WG.III/WP.56, dice lo siguiente:

*Artículo 74. Acciones contra el fletador de un buque
fletado a casco desnudo*

[Si el propietario inscrito de un buque consigue refutar la presunción de que él es el porteador, con arreglo al artículo 40 3), podrá entablarse una acción frente al fletador a casco desnudo del buque aun después de expirado el plazo fijado en el artículo 69, siempre y cuando se presente la demanda dentro del más largo de los siguientes plazos:

- a) el plazo otorgado por la ley del foro ante el que se vaya a entablar el proceso; o
- b) un plazo de 90 días a contar de la fecha en que el propietario inscrito del buque
 - i) [pruebe que su buque navegaba durante la operación de transporte con arreglo a un fletamento a casco desnudo; e]
 - [ii] identifique debidamente al fletador a casco desnudo de su buque.]

56. En este artículo se atiende a la inquietud de que el plazo de prescripción pueda expirar antes de que un demandante haya identificado al fletador a casco desnudo tenido por “porteador” responsable a tenor de lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo 40. No obstante, aún no se ha resuelto si dicho párrafo se suprimirá o

mantendrá, y si el Grupo de Trabajo decide suprimirlo, habrá que eliminar también el presente artículo.

57. Partiendo de la premisa de que se conservará el párrafo 3 del artículo 40, en el cuestionario oficioso se preguntó si el artículo 74 era aceptable. Algunas delegaciones estuvieron de acuerdo con el contenido del artículo 74, en tanto que otras se opusieron a él. Dando por sentado que el párrafo 3 del artículo 40 se volvería a redactar conforme a lo indicado en el párrafo 3 del documento A/CN.9/WG.III/WP.70, un delegado propuso un nuevo texto, que decía:

“Si los datos del contrato no indican el nombre y la dirección del porteador y el demandante ha pedido al propietario inscrito que identifique al porteador apropiadamente

a) podrá incoarse una acción contra el propietario inscrito en el plazo de 90 días a partir de la fecha en que se haya solicitado la identificación del porteador, y

b) podrá incoarse una acción contra el porteador en el plazo de 90 días a partir de la fecha en que el propietario inscrito haya identificado debidamente al porteador.”

H. Posible adición de un artículo relativo al traslado de las actuaciones previsto en el párrafo 2 del proyecto de artículo 80

58. En el 16º período de sesiones del Grupo de Trabajo se dijo que el proyecto de convenio debería regular la prescripción de acciones vinculadas al traslado de actuaciones previsto en el párrafo 2 del artículo 80 (véase A/CN.9/591, párr. 57).

59. Ahora bien, cabe cuestionar la necesidad de una norma especial que regule ese tipo de situación. Hubo acuerdo general acerca de que un buen ejemplo de una acción que cabría trasladar conforme a lo estatuido en el párrafo 2 del artículo 80, era una acción declarativa para exonerar de responsabilidad al porteador, pero no una acción “legítima” contra el cargador, como pudiera ser una acción por concepto de responsabilidad del cargador a tenor de lo dispuesto en el capítulo 8 (véase A/CN.9/591, párrs. 57 a 59). Supóngase que el porteador interpone una acción declarativa de su ausencia de responsabilidad frente al consignatario antes de expirar el plazo de prescripción y el consignatario exige el traslado de las actuaciones. El porteador entabla entonces una nueva acción ante otro foro declarado competente con arreglo a lo dispuesto en el artículo 75 o en el artículo 77 después de la expiración del plazo. ¿Significa acaso que el porteador desea prorrogar el plazo de prescripción en esa situación? Tampoco está claro si el propietario de las mercancías merece que se le otorgue una prórroga, habida cuenta de que podría haber ejercitado en cualquier momento una acción contra el porteador ante un foro competente con arreglo a los artículos 75 ó 77. Procede examinar detenidamente si alguna parte debería tener un legítimo interés en que se prorrogara el plazo de prescripción en el contexto del párrafo 2 del artículo 80.

60. En el cuestionario oficioso se preguntó si era necesario que hubiera una norma especial que regulara el traslado de las actuaciones previsto en el párrafo 2 del artículo 80 y, de serlo, en qué debería consistir. Si bien algunas delegaciones se reservaron su opinión, muchas respondieron que podía prescindirse de tal

disposición. Una delegación, por el contrario, apoyó expresamente la inclusión del nuevo artículo relativo al traslado de actuaciones previsto en el párrafo 2 del artículo 80, alegando que daría tiempo suficiente (por ejemplo, 90 días) al porteador para interponer una acción ante el tribunal competente que el propietario de las mercancías haya escogido.
