# CONFERENCIA
## DE LAS
# NACIONES UNIDAS
## SOBRE
# EL TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS

**Hamburgo, 6 a 31 de marzo de 1978**

# DOCUMENTOS OFICIALES

***Documentos de la Conferencia***
***y Actas resumidas de las sesiones plenarias***
***y de las sesiones de las Comisiones Principales***

**NACIONES UNIDAS**

**Nueva York, 1982**

## ADVERTENCIA

Los *Documentos Oficiales de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías* contienen los documentos preparatorios, las actas resumidas de las sesiones plenarias de la Conferencia y de las sesiones de las Comisiones Principales, el Acta Final y la Convención, así como un índice completo de los documentos referentes a los trabajos de la Conferencia.

*
* *

Las signaturas de los documentos de las Naciones Unidas se componen de letras mayúsculas y cifras. La mención de una de tales signaturas indica que se hace referencia a un documento de las Naciones Unidas.

*
* *

Las actas resumidas que figuran en este volumen fueron distribuidas originalmente como documentos mimeografiados con las signaturas A/CONF.89/SR.1 a 10, A/CONF.89/C.1/SR.1 a 37 y A/CONF.89/C.2/SR.1 a 11. Contienen las correcciones incorporadas a las actas resumidas provisionales a petición de las delegaciones y todas las modificaciones exigidas por los trabajos de edición.

A/CONF.89/14

PUBLICACION DE LAS NACIONES UNIDAS

Número de venta: S.80.VIII.1

02600

# INDICE


| | Página |
|---|---|
| **Resolución de la Asamblea General por la que se convoca la Conferencia** | xiii |
| **Mesas de la Conferencia y de sus Comisiones** | xv |
| **Secretaría de la Conferencia** | xvi |
| **Programa** | xvii |
| **Reglamento** | xviii |
| **Indice de los documentos de la Conferencia** | xxv |

*Parte I*

DOCUMENTOS DE LA CONFERENCIA

**Propuestas, informes y otros documentos**

| | |
|---|---|
| A. Informe de la Comisión de Verificación de Poderes (A/CONF.89/9) | 3 |
| B. Texto del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías aprobado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (A/CONF.89/5) | 4 |
| C. Texto de las disposiciones del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías relativas a la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales preparadas por el Secretario General (A/CONF.89/6 y Add.1 y 2) | 12 |
| D. Recopilación analítica de las observaciones y propuestas de los gobiernos y organizaciones internacionales respecto del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías, y de los proyectos de disposiciones relativas a la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales preparadas por el Secretario General (A/CONF.89/8) | 36 |
| E. Informe de la Primera Comisión (A/CONF.89/10) | 70 |
| F. Informe de la Segunda Comisión (A/CONF.89/11) | 128 |
| G. Disposiciones del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías aprobadas por el Comité de Redacción (A/CONF.89/12 y Add.1 a 6) | 138 |
| H. Propuestas y enmiendas presentadas a la Conferencia en sesión plenaria (A/CONF.89/L.2 a 9) | 148 |
| **Acta Final de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (A/CONF.89/13)** | 151 |

*Parte II*

ACTAS RESUMIDAS

**Actas resumidas de las sesiones plenarias**

**1a. sesión plenaria**

*Lunes 6 de marzo de 1978, a las 11.30 horas*

| | |
|---|---|
| TEMA 1 DEL PROGRAMA PROVISIONAL<br>Apertura de la Conferencia | 163 |
| TEMA 2 DEL PROGRAMA PROVISIONAL<br>Elección del Presidente | 165 |

**2a. sesión plenaria**

*Lunes 6 de marzo de 1978, a las 15.15 horas*

| | |
|---|---|
| TEMA 3 DEL PROGRAMA PROVISIONAL<br>Aprobación del programa | 166 |
| TEMA 4 DEL PROGRAMA<br>Aprobación del reglamento | 166 |
| TEMA 5 DEL PROGRAMA<br>Elección de los Vicepresidentes de la Conferencia y de los Presidentes de las Comisiones Principales | 166 |
| TEMA 8 DEL PROGRAMA<br>Organización de los trabajos | 167 |
| TEMA 9 DEL PROGRAMA<br>Examen de la cuestión del transporte marítimo de mercancías, de conformidad con la resolución 31/100 de la Asamblea General, de 15 de diciembre de 1976 | 167 |

**3a. sesión plenaria**

*Martes 7 de marzo de 1978, a las 10.45 horas*

| | |
|---|---|
| TEMA 5 DEL PROGRAMA<br>Elección de los Vicepresidentes de la Conferencia y de los Presidentes de las Comisiones Principales (*continuación*) | 168 |
| TEMA 7 DEL PROGRAMA<br>Nombramiento de los miembros del Comité de Redacción | 168 |

Página

**4a. sesión plenaria**

*Miércoles 8 de marzo de 1978, a las 15.15 horas*

TEMA 5 DEL PROGRAMA

Elección de los Vicepresidentes de la Conferencia y de los Presidentes de las Comisiones Principales (*conclusión*) ..... 169

TEMA 8 DEL PROGRAMA

Organización de los trabajos (*conclusión*) .... 169

TEMA 9 DEL PROGRAMA

Examen de la cuestión del transporte marítimo de mercancías, de conformidad con la resolución 31/100 de la Asamblea General, de 15 de diciembre de 1976 (*continuación*) .... 169

**5a. sesión plenaria**

*Viernes 10 de marzo de 1978, a las 15.15 horas*

TEMA 7 DEL PROGRAMA

Nombramiento de los miembros del Comité de Redacción (*conclusión*)..... 176

TEMA 6 DEL PROGRAMA

Poderes de los representantes en la Conferencia:

*a*) Nombramiento de la Comisión de Verificación de Poderes ..... 176

**6a. sesión plenaria**

*Miércoles 29 de marzo de 1978, a las 19.40 horas*

TEMA 6 DEL PROGRAMA

Poderes de los representantes en la Conferencia:

*b*) Informe de la Comisión de Verificación de Poderes ..... 176

TEMA 10 DEL PROGRAMA

Adopción de un Convenio y otros instrumentos que se consideren pertinentes y del Acta Final de la Conferencia ..... 177

Disposiciones del proyecto aprobadas por el Comité de Redacción:

Artículo 1 ..... 177
Artículo 2 ..... 181
Artículo 3 ..... 181
Artículo 4 ..... 181
Artículos 5 a 8 ..... 181

**7a. sesión plenaria**

*Jueves 30 de marzo de 1978, a las 9.20 horas*

TEMA 10 DEL PROGRAMA

Adopción de un Convenio y otros instrumentos que se consideren pertinentes y del Acta Final de la Conferencia (*continuación*) ..... 182

Página

Disposiciones del proyecto aprobadas por el Comité de Redacción:

Artículos 5 a 8 (*conclusión*) ..... 182
Artículo 9 ..... 184
Artículo 10 ..... 184
Artículo 11 ..... 184
Artículo 12 ..... 184
Artículo 13 ..... 184
Artículo 14 ..... 184
Artículo 15 ..... 184
Artículo 16 ..... 184
Artículo 17 ..... 185
Artículo 18 ..... 185
Artículo 19 ..... 185

**8a. sesión plenaria**

*Jueves 30 de marzo de 1978, a las 14.15 horas*

TEMA 9 DEL PROGRAMA

Examen de la cuestión del transporte marítimo de mercancías, de conformidad con la resolución 31/100 de la Asamblea General, de 15 de diciembre de 1976 (*conclusión*) ..... 186

Proyecto de preámbulo presentado por el Secretario General ..... 186

TEMA 10 DEL PROGRAMA

Adopción de un Convenio y otros instrumentos que se consideren pertinentes y del Acta Final de la Conferencia (*continuación*)..... 186

Disposiciones del proyecto aprobadas por el Comité de Redacción:

Artículo 19 (*conclusión*) ..... 186
Artículo 20 ..... 186
Artículo 21 ..... 186
Artículo 22 a 25 ..... 189
Artículo 26 ..... 189
Artículo 27 a 29 ..... 190
Artículo 30 ..... 190
Artículo 31 ..... 190

**9a. sesión plenaria**

*Jueves 30 de marzo de 1978, a las 19.55 horas*

TEMA 10 DEL PROGRAMA

Adopción de un Convenio y otros instrumentos que se consideren pertinentes y del Acta Final de la Conferencia (*conclusión*)..... 191

Disposiciones del proyecto aprobadas por el Comité de Redacción:

Artículo 32 ..... 191
Artículo 31 (*conclusión*) ..... 193
Artículo 32 (antiguo artículo 33) y artículo 33 (antiguo artículo 34) ..... 194

Página

Artículo 34 (antiguo artículo 35) ..... 196
Fórmulas finales ..... 197
Informes de las Comisiones Primera y Segunda ..... 197
Proyecto de acta final ..... 197

**10a. sesión plenaria**

*Viernes 31 de marzo de 1978, a las 12.10 horas*

TEMA 11 DEL PROGRAMA

Firma del Acta Final y del Convenio y otros instrumentos ..... 199

TEMA 12 DEL PROGRAMA

Clausura de la Conferencia ..... 199

**Actas resumidas de las sesiones de la Primera Comisión**

**1a. sesión**

*Martes 7 de marzo de 1978, a las 15.20 horas* 202

Aprobación del programa ..... 202
Elección de un Vicepresidente y de un Relator 202
Organización de los trabajos ..... 202
Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio
Artículo 1 ..... 203

**2a. sesión**

*Miércoles 8 de marzo de 1978, a las 10.15 horas*

Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*)
Artículo 1 (*continuación*) ..... 205

**3a. sesión**

*Jueves 9 de marzo de 1978, a las 10.15 horas*

Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*)
Artículo 1 (*continuación*) ..... 209

**4a. sesión**

*Jueves 9 de marzo de 1978, a las 15.05 horas*

Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*)
Artículo 1 (*continuación*) ..... 213

**5a. sesión**

*Viernes 10 de marzo de 1978, a las 10.20 horas*

Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*)
Artículo 1 (*continuación*) ..... 218
Artículo 2 ..... 221

**6a. sesión**

*Viernes 10 de marzo de 1978, a las 15.30 horas*

Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*)
Artículo 2 (*continuación*) ..... 224

**7a. sesión**

*Lunes 13 de marzo de 1978, a las 10.15 horas*

Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*)
Artículo 3 ..... 230
Artículo 4 ..... 230

Página

**8a. sesión**

*Lunes 13 de marzo de 978, a las 15.20 horas*

Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*)

Artículo 1 (*continuación*) . . . . . 234

Artículo 2 (*conclusión*) . . . . . 234

Artículo 4 (*continuación*) . . . . . 236

**9a. sesión**

*Martes 14 de marzo de 1978, a las 10.20 horas*

Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*)

Artículo 4 (*conclusión*) . . . . . 238

Principales cuestiones sobre los artículos 5 y 6 sometidas a examen de la Primera Comisión por su Presidente. . . . . 243

**10a. sesión**

*Martes 14 de marzo de 1978, a las 15.05 horas*

Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*)

Principales cuestiones sobre los artículos 5 y 6 sometidas a examen de la Primera Comisión por su Presidente (*continuación*) 244

**11a. sesión**

*Miércoles 15 de marzo de 1978, a las 10.20 horas*

Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*)

Página

Principales cuestiones sobre los artículos 5 y 6 sometidas a examen de la Primera Comisión por su Presidente (*continuación*) . . . . 251

**12a. sesión**

*Miércoles 15 de marzo de 1978, a las 15 horas*

Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*)

Principales cuestiones sobre los artículos 5 y 6 sometidas a examen de la Primera Comisión por su Presidente (*continuación*) . . . . 258

**13a. sesión**

*Miércoles 15 de marzo de 1978, a las 19.40 horas*

Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*)

Principales cuestiones sobre los artículos 5 y 6 sometidas a examen de la Primera Comisión por su Presidente (*continuación*) . . . . 264

**14a. sesión**

*Jueves 16 de marzo de 1978, a las 10.25* horas

Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*)

Artículo 7 . . . . . 270

Artículo 9 . . . . . 271

**15a. sesión**

*Jueves 16 de marzo de 1978, a las 15.05 horas*

Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario

Página

General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*)
Artículo 9 (*continuación*) ..... 274
Artículo 10 ..... 276

**16a. sesión**

*Jueves 16 de marzo de 1978, a las 19.35 horas*

Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*)
Artículo 10 (*continuación*) ..... 279
Artículo 11 ..... 282

**17a. sesión**

*Viernes 17 de marzo de 1978, a las 10.40 horas*

Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*)
Artículo 11 (*continuación*) ..... 285
Artículo 10 (*conclusión*) ..... 286
Artículo 12 ..... 287
Artículo 13 ..... 289

**18a. sesión**

*Viernes 17 de marzo de 1978, a las 15.15 horas*

Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*)
Artículo 13 (*continuación*) ..... 290

**19a. sesión**

*Lunes 20 de marzo de 1978, a las 10.45 horas*

Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*)
Artículo 13 (*continuación*) ..... 295
Artículo 14 ..... 299

**20a. sesión**

*Lunes 20 de marzo de 1978, a las 15.05 horas*

Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*)
Artículo 14 (*conclusión*) ..... 300
Artículo 15 ..... 303

**21a. sesión**

*Martes 21 de marzo de 1978, a las 10.20 horas*

Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*)
Artículo 15 (*continuación*) ..... 306

**22a. sesión**

*Martes 21 de marzo de 1978, a las 15.05 horas*

Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*)
Artículo 15 (*conclusión*) ..... 310
Artículo 16 ..... 313

**23a. sesión**

*Miércoles 22 de marzo de 1978, a las 10.20 horas*

Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de

Página

mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*)

Artículo 17 . . . . . 316

Artículo 18 . . . . . 321

**24a. sesión**

*Miércoles 22 de marzo de 1978, a las 17.15 horas*

Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*)

Artículo 18 (*conclusión*) . . . . . 322

**25a. sesión**

*Jueves 23 de marzo de 1978, a las 10.10 horas*

Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*)

Artículo 13 (*conclusión*) . . . . . 325

Artículo 19 . . . . . 325

**26a. sesión**

*Jueves 23 de marzo de 1978, a las 17.40 horas*

Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*)

Artículo 19 (*continuación*) . . . . . 330

Artículo 20 . . . . . 333

Página

**27a. sesión**

*Viernes 24 de marzo de 1978, a las 11.40 horas*

Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*)

Artículo 21 . . . . . 334

**28a. sesión**

*Viernes 24 de marzo de 1978, a las 18.10 horas*

Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*)

Artículo 21 (*continuación*) . . . . . 337

**29a. sesión**

*Sábado 25 de marzo de 1978, a las 15.15 horas*

Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*)

Artículo 21 (*conclusión*) . . . . . 342

Artículo 22 . . . . . 347

**30a. sesión**

*Lunes 27 de marzo de 1978, a las 9.15 horas*

Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*)

Artículo 22 (*conclusión*) . . . . . 348

Página

Nuevo artículo 22 *bis* . . . . . 349
Artículo 23 . . . . . 351
Artículo 24 . . . . . 353

**31a. sesión**

*Lunes 27 de marzo de 1978, a las 16 horas*

Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*)

Artículo 24 (*conclusión*) . . . . . 354
Artículo 25 . . . . . 354
Artículo 1 (*continuación*) . . . . . 355

**32a. sesión**

*Lunes 27 de marzo de 1978, a las 20.45 horas*

Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*)

Artículo 11 (*conclusión*) . . . . . 357
Artículo 19 (*continuación*) . . . . . 361

**33a. sesión**

*Martes 28 de marzo de 1978, a las 10 horas*

Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*)

Artículo 19 (*continuación*) . . . . . 363
Nuevo artículo 22 *bis* (*conclusión*) . . . . . 364
Artículo 1 (*continuación*) . . . . . 365

**34a. sesión**

*Martes 28 de marzo de 1978, a las 14.25 horas*

Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*)

Artículo 1 (*conclusión*) . . . . . 366
Título del convenio . . . . . 367
Artículo 5 (*continuación*), artículo 6 (*continuación*), artículo 8 (*conclusión*) y artículo 26. . . . . 367

**35a. sesión**

*Martes 28 de marzo de 1978, a las 17.15 horas*

Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*)

Artículo 5 (*conclusión*) . . . . . 372
Artículo 6 (*conclusión*) . . . . . 376
Artículo 9 (*conclusión*) . . . . . 377
Artículo 19 (*conclusión*) . . . . . 377
Artículo 21 (*conclusión*) . . . . . 378
Artículo [ ]. Reservas . . . . . 379
Artículo 6 (*conclusión*) . . . . . 380

**36a. sesión**

*Miércoles 29 de marzo de 1978, a las 10.15 horas*

Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*)

Artículo [ ]. Reservas (*continuación*) . . 381

**37a. sesión**

*Miércoles 29 de marzo de 1978, a las 14.10 horas*

Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*conclusión*)

Página

Artículo [ ]. Reservas (*conclusión*) ..... 385
Artículo [ ]. Revisión de los importes de la limitación de la responsabilidad y unidad de cuenta o unidad monetaria ... 387
Conclusión de los trabajos de la Comisión . 390

**Actas resumidas de las sesiones de la Segunda Comisión**

**1a. sesión**

*Lunes 13 de marzo de 1978, a las 11.15 horas*

Aprobación del programa ..... 391
Elección de un Vicepresidente y de un Relator 391
Examen del proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías, a excepción del proyecto de artículo sobre "Reservas"
Artículo [1]. Depositario ..... 392
Artículo [2]. Aplicación ..... 392
Artículo [3]. Fecha de aplicación ..... 392
Artículo [4]. Firma, ratificación [aceptación, aprobación], adhesión ..... 393

**2a. sesión**

*Martes 14 de marzo de 1978, a las 10.15 horas*

Elección de un Vicepresidente y de un Relator (*conclusión*) ..... 394
Examen del proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías, a excepción del proyecto de artículo sobre "Reservas" (*continuación*)
Artículo [1]. Depositario (*conclusión*) .... 394
Artículo [2]. Aplicación (*continuación*) ... 395
Artículo [3]. Fecha de aplicación (*conclusión*) ..... 395
Artículo [4]. Firma, ratificación [aceptación, aprobación], adhesión (*continuación*) ..... 395

**3a. sesión**

*Miércoles 15 de marzo de 1978, a las 10.25 horas*

Examen del proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías, a excepción del proyecto de artículo sobre "Reservas" (*continuación*)
Artículo [4]. Firma, ratificación [aceptación, aprobación], adhesión (*conclusión*) 397

**4a. sesión**

*Jueves 16 de marzo de 1978, a las 10.20 horas*

Examen del proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías, a excepción del proyecto de artículo sobre "Reservas" (*continuación*)
Artículo [6]. Entrada en vigor ..... 400

**5a. sesión**

*Viernes 17 de marzo de 1978, a las 10.50 horas*

Examen del proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías, a excepción del proyecto de artículo sobre "Reservas" (*continuación*)
Artículo [6]. Entrada en vigor (*continuación*) ..... 404

**6a. sesión**

*Lunes 20 de marzo de 1978, a las 15.15 horas*

Examen del proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías, a excepción del proyecto de artículo sobre "Reservas" (*continuación*)
Artículo [6]. Entrada en vigor (*continuación*) ..... 406
Artículo [7]. Transporte interno ..... 406

**7a. sesión**

*Martes 21 de marzo de 1978, a las 15.15 horas*

Examen del proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías, a excepción del proyecto de artículo sobre "Reservas" (*continuación*)
Artículo [6]. Entrada en vigor (*continuación*) ..... 409
Artículo [2]. Aplicación (*conclusión*) ..... 409

Página

Artículo [9]. Denuncia ..... 409
Artículo [8]. Transporte multimodal ..... 411
Fórmulas finales ..... 413

**8a. sesión**

*Miércoles 22 de marzo de 1978, a las 10.40 horas*

Examen del proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías, a excepción del proyecto de artículo sobre "Reservas" (*continuación*)

Artículo [6]. Entrada en vigor (*continuación*) ..... 413
Artículo [8]. Transporte multimodal (*continuación*) ..... 413

**9a. sesión**

*Jueves 23 de marzo de 1978, a las 10.25 horas*

Examen del proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías, a excepción del proyecto de artículo sobre "Reservas" (*continuación*)

Página

Artículo [8]. Transporte multimodal (*continuación*) ..... 415

**10a. sesión**

*Viernes 24 de marzo de 1978, a las 11.15 horas*

Examen del proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías, a excepción del proyecto de artículo sobre "Reservas" (*continuación*)

Artículo [8]. Transporte multimodal (*conclusión*) ..... 418

**11a. sesión**

*Viernes 24 de marzo de 1978, a las 17.50 horas*

Examen del proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías, a excepción del proyecto de artículo sobre "Reservas" (*conclusión*)

Artículo [6]. Entrada en vigor (*conclusión*) 422
Artículo [ ]. Revisión y enmiendas ..... 427
Fórmulas finales (*conclusión*) ..... 428
Conclusión de los trabajos de la Comisión . 428

## RESOLUCION DE LA ASAMBLEA GENERAL POR LA QUE SE CONVOCA LA CONFERENCIA

### 31/100. Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías

*La Asamblea General,*

*Recordando* su resolución 2205 (XXI) de 17 de diciembre de 1966, en virtud de la cual estableció la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional y definió su objeto y atribuciones,

*Habiendo examinado* el capítulo IV del informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su noveno período de sesiones[1], que contiene el proyecto de artículos para un convenio sobre el transporte marítimo de mercancías,

*Advirtiendo* que la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional examinó y aprobó el proyecto de artículos tras tomar nota de las observaciones y comentarios formulados por los gobiernos, por el Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo y por organizaciones internacionales,

*Tomando nota con reconocimiento* de las observaciones de la Junta de Comercio y Desarrollo de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo en el sentido de que la revisión del derecho del transporte marítimo de mercancías entraña el examen, no sólo de los aspectos jurídicos, sino también de los aspectos económicos y comerciales de ese transporte, y de que debe prestarse la debida consideración a estos aspectos en una conferencia internacional de plenipotenciarios[2],

*Convencida* de que el comercio internacional es un factor importante en la promoción de las relaciones de amistad entre los Estados y de que la aprobación de un convenio sobre el transporte marítimo de mercancías en el que se tuvieran en cuenta los intereses legítimos de todos los Estados, en particular los de los países en desarrollo, se eliminaran las incertidumbres y ambigüedades que existen en las normas y prácticas relacionadas con los conocimientos de embarque y se estableciera una asignación equilibrada de riesgos entre el propietario de la carga y el porteador, contribuiría al desarrollo armonioso del comercio internacional,

1. *Expresa su reconocimiento* a la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional por la valiosa labor realizada al preparar el proyecto de artículos para un convenio sobre el transporte marítimo de mercancías;

2. *Decide* que en 1978 se convoque una conferencia internacional de plenipotenciarios en Nueva York, o en cualquier otro lugar adecuado para el cual el Secretario General reciba una invitación, para que examine la cuestión del transporte marítimo de mercancías e incorpore los resultados de su labor en un convenio internacional y en los demás instrumentos que estime apropiados;

3. *Remite* a la conferencia el proyecto de artículos para un convenio sobre el transporte marítimo de mercancías aprobado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, junto con los proyectos de disposiciones sobre aplicación, reservas y otras cláusulas finales que preparará el Secretario General;

4. *Pide* al Secretario General que:

*a*) Distribuya el proyecto de Convenio sobre el Transporte Marítimo de Mercancías[3], junto con los proyectos de disposiciones sobre aplicación, reservas y otras cláusulas finales que él mismo preparará, a los gobiernos y las organizaciones internacionales interesadas para que formulen observaciones y propuestas;

*b*) Convoque la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías para que se reúna durante un período adecuado en 1978 en cualquiera de los lugares a que se refiere el párrafo 2 *supra*;

*c*) Disponga que se levanten actas resumidas de las actuaciones de las sesiones plenarias de la Conferencia y de las sesiones de los comités plenarios que ésta tenga a bien establecer;

*d*) Invite a todos los Estados a participar en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías;

*e*) Invite a los representantes de las organizaciones que hayan recibido una invitación permanente de la Asamblea General a participar en las reuniones y en los trabajos de todas las conferencias internacionales convocadas con su patrocinio, en calidad de observadores, de conformidad con la resolución 3237 (XXIX) de 22 de noviembre de 1974 de la Asamblea General;

*f*) Invite a los representantes de los movimientos de liberación nacional reconocidos en su región por la Organización de la Unidad Africana, en calidad de observadores, de conformidad con la resolución 3280 (XXIX) de 10 de diciembre de 1974 de la Asamblea General;

*g*) Invite a los organismos especializados, al Organismo Internacional de Energía Atómica, así como a los órganos de las Naciones Unidas interesados y a las organizaciones intergubernamentales regio-

---

[1] *Documentos Oficiales de la Asamblea General, trigésimo primer período de sesiones, Suplemento No. 17*

[2] TD/B/C.4/113, anexo I.

[3] *Documentos Oficiales de la Asamblea General, trigésimo primer período de sesiones, Suplemento No. 17*, cap. IV, secc. C.

nales interesadas, a que se hagan representar en la Conferencia por observadores;

*h*) Señale a la atención de los Estados y de los demás participantes mencionados en los incisos *d*) a *g*) *supra* la conveniencia de que designen como representantes a personas especialmente competentes en la esfera que se examinará;

*i*) Presente a la Conferencia:

i) Todas las observaciones y propuestas recibidas de los gobiernos;

ii) Los documentos de trabajo y de antecedentes que preparen la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo y otras organizaciones internacionales interesadas, teniendo en cuenta los aspectos jurídicos, económicos y de transporte marítimo del proyecto de convenio;

iii) Los proyectos de disposiciones sobre aplicación, reservas y otras cláusulas finales, así como toda la documentación y todas las recomendaciones pertinentes relacionadas con los métodos de trabajo y los procedimientos;

*j*) Asegure que toda la documentación pertinente para la Conferencia se distribuya a todos los participantes en ella lo antes posible;

*k*) Tome las medidas apropiadas para que se disponga del personal y de las instalaciones y servicios adecuados necesarios para la Conferencia, teniendo presente que los aspectos jurídicos, económicos y navieros del transporte marítimo de mercancías deben ser debidamente examinados en ella.

*99a. sesión plenaria*
*15 de diciembre de 1976*

## MESAS DE LA CONFERENCIA Y DE SUS COMISIONES

### Presidente de la Conferencia

Sr. Rolf Herber (República Federal de Alemania).

### Vicepresidentes de la Conferencia

Los representantes de los Estados siguientes: Argelia, Argentina, Australia, Bélgica, Canadá, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Filipinas, Grecia, Indonesia, Iraq, Italia, Nigeria, Pakistán, Polonia, República Democrática Alemana, Senegal, Turquía, Uganda, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y Venezuela.

### Primera Comisión

*Presidente*: Sr. M. Chafik (Egipto).
*Vicepresidente*: Sr. S. Suchorzewski (Polonia).
*Relator*: Sr. D. M. Low (Canadá).

### Segunda Comisión

*Presidente*: Sr. D. Popov (Bulgaria).
*Vicepresidente*: Sr. Th. J. A. M. de Bruijn (Países Bajos).
*Relator*: Sr. N. Gueiros (Brasil).

### Comité de Redacción

*Presidente*: Sr. R. K. Dixit (India).
*Miembros*: Argentina, Austria, Ecuador, Estados Unidos de América, Francia, Hungría, India, Iraq, Japón, Kenya, Noruega, Perú, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Democrática Alemana, República Unida de Tanzanía, Sierra Leona, Singapur y Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

### Comisión de Verificación de Poderes

*Presidente*: Sra. H. Haji Yusof (Malasia).
*Miembros*: Bangladesh, Canadá, Checoslovaquia, Ecuador, Estados Unidos de América, Madagascar, Malasia, Nigeria y República Arabe Siria.

## SECRETARIA DE LA CONFERENCIA

Sr. Erik Suy, Subsecretario General, Asesor Jurídico de las Naciones Unidas (*representante del Secretario General del 6 al 11 de marzo de 1978*).

Sr. Blaine Sloan, Director de la División de Asuntos Jurídicos Generales, Oficina del Asesor Jurídico (*representante del Secretario General del 13 al 31 de marzo de 1978*).

Sr. Willem C. Vis, Jefe de la Subdivisión de Derecho Mercantil Internacional, Oficina del Asesor Jurídico (*Secretario Ejecutivo de la Conferencia y Secretario de la Mesa de la Conferencia y del Comité de Redacción*).

Sr. Sinha Basnayake, Oficial jurídico, Subdivisión de Derecho Mercantil Internacional (*Secretario de la Primera Comisión*).

Sr. John P. Dietz, Oficial jurídico, Subdivisión de Derecho Mercantil Internacional (*Secretario de la Segunda Comisión*).

Sr. Agwu Okali, Oficial jurídico, Subdivisión de Derecho Mercantil Internacional (*Secretario auxiliar de la Primera Comisión*).

Sr. Gerold Herrmann, Oficial jurídico, Subdivisión de Derecho Mercantil Internacional (*Secretario auxiliar de la Segunda Comisión*).

Sr. Miroslav Kotora, Oficial jurídico, Subdivisión de Derecho Mercantil Internacional (*Secretario auxiliar del Comité de Redacción*).

Sr. Zeno Marcella, Oficial jurídico, División de Asuntos Jurídicos Generales (*Secretario de la Comisión de Verificación de Poderes*).

Sr. Anthony J. Miller, Oficial jurídico, Subdivisión de Derecho Mercantil Internacional (*Secretario auxiliar de la Comisión de Verificación de Poderes*).

## PROGRAMA[1]

1. Apertura de la Conferencia.
2. Elección del Presidente.
3. Aprobación del programa.
4. Aprobación del reglamento.
5. Elección de los Vicepresidentes de la Conferencia y de los Presidentes de las Comisiones Principales.
6. Poderes de los representantes en la Conferencia:
   *a*) Nombramiento de la Comisión de Verificación de Poderes;
   *b*) Informe de la Comisión de Verificación de Poderes.
7. Nombramiento de los miembros del Comité de Redacción.
8. Organización de los trabajos.
9. Examen de la cuestión del transporte marítimo de mercancías, de conformidad con la resolución 31/100 de la Asamblea General, de 15 de diciembre de 1976.
10. Adopción de un Convenio y otros instrumentos que se consideren pertinentes y del Acta Final de la Conferencia.
11. Firma del Acta Final y del Convenio y otros instrumentos.
12. Clausura de la Conferencia.

---

[1] Aprobado por la Conferencia en su 2a. sesión plenaria.

# REGLAMENTO[1]

## CAPÍTULO I

## Representación y poderes

*Composición de las delegaciones*

*Artículo 1*

La delegación de cada Estado participante en la Conferencia se compondrá de un jefe de delegación y de los representantes acreditados, así como de los suplentes y consejeros que se juzguen necesarios.

*Suplentes y consejeros*

*Artículo 2*

Los suplentes o consejeros podrán actuar como representantes, por designación del jefe de la delegación.

*Presentación de credenciales*

*Artículo 3*

Las credenciales de los representantes y los nombres de los suplentes y consejeros deberán ser comunicados al Secretario Ejecutivo de la Conferencia, de ser posible dentro de las 24 horas siguientes a la apertura de la Conferencia. Se comunicará también al Secretario Ejecutivo cualquier cambio ulterior en la composición de las delegaciones. Las credenciales deberán ser expedidas por el Jefe de Estado o de Gobierno o por el Ministro de Relaciones Exteriores.

*Comisión de Verificación de Poderes*

*Artículo 4*

Al principio de la Conferencia se nombrará una Comisión de Verificación de Poderes, integrada por nueve miembros designados por la Conferencia a propuesta del Presidente. La Comisión examinará las credenciales de los representantes e informará inmediatamente a la Conferencia.

*Participación provisional en la Conferencia*

*Artículo 5*

Los representantes podrán participar provisionalmente en la Conferencia hasta que ésta haya tomado una decisión sobre sus credenciales.

[1] Aprobado por la Conferencia en su 2a. sesión plenaria y distribuido con la signatura A/CONF.89/3/Rev.1. Este texto es el mismo que el del reglamento provisional (A/CONF.89/3), exceptuando algunas modificaciones aprobadas en la 5a. sesión plenaria.

## CAPÍTULO II

## Autoridades

*Elecciones*

*Artículo 6*

La Conferencia elegirá su Presidente y 22 Vicepresidentes, así como los Presidentes de las dos Comisiones Principales a que se refiere el artículo 43. Estas 25 personas constituirán la Mesa de la Conferencia y serán elegidas de modo que quede asegurado el carácter representativo de la Mesa. La Conferencia podrá elegir asimismo a las personas que hayan de desempeñar otros cargos que considere necesarios para el cumplimiento de sus funciones.

*Presidente interino*

*Artículo 7*

1. Cuando el Presidente estime necesario ausentarse durante una sesión o parte de ella, designará a uno de los Vicepresidentes para que lo sustituya.

2. Cuando un Vicepresidente actúe como Presidente, tendrá las mismas atribuciones y obligaciones que el Presidente.

*Sustitución del Presidente*

*Artículo 8*

Cuando el Presidente se halle en la imposibilidad de ejercer sus funciones, se elegirá un nuevo Presidente.

*El Presidente no participará en las votaciones*

*Artículo 9*

El Presidente o el Vicepresidente que ejerza las funciones de Presidente no participará en las votaciones de la Conferencia, pero designará a otro miembro de su delegación para que vote en su lugar.

## CAPÍTULO III

## Mesa de la Conferencia

*Presidente*

*Artículo 10*

El Presidente de la Conferencia o, en su ausencia, uno de los Vicepresidentes designado por él, presidirá la Mesa de la Conferencia.

*Sustitutos*

*Artículo 11*

Si el Presidente o un Vicepresidente de la Conferencia se ve obligado a ausentarse durante una sesión de la Mesa, podrá designar a un miembro de su delegación para que lo sustituya y vote en la Mesa. Cuando se ausente, el Presidente de una de las Comisiones Principales designará al Vicepresidente de esa Comisión para que lo sustituya. Cuando desempeñe funciones en la Mesa, el Vicepresidente de una Comisión Principal no tendrá derecho de voto si pertenece a la misma delegación que otro miembro de la Mesa.

*Funciones*

*Artículo 12*

La Mesa asistirá al Presidente en la dirección general de las deliberaciones y coordinará los trabajos de la Conferencia, con sujeción a las decisiones de ésta.

CAPÍTULO IV

**Secretaría**

*Funciones del Secretario General*

*Artículo 13*

1. El Secretario General de las Naciones Unidas será Secretario General de la Conferencia. El, o su representante, actuará como tal en todas las sesiones de la Conferencia.

2. El Secretario General designará a un Secretario Ejecutivo de la Conferencia y proporcionará y dirigirá el personal necesario para la Conferencia.

*Funciones de la Secretaría*

*Artículo 14*

La Secretaría de la Conferencia, de conformidad con el presente reglamento:

*a*) Interpretará a otros idiomas los discursos pronunciados en las sesiones;

*b*) Recibirá, traducirá, reproducirá y distribuirá los documentos de la Conferencia;

*c*) Publicará y distribuirá los documentos oficiales de la Conferencia;

*d*) Redactará y distribuirá las actas de las sesiones públicas;

*e*) Hará las grabaciones sonoras de las sesiones y se encargará de su conservación;

*f*) Custodiará y conservará los documentos de la Conferencia en los archivos de las Naciones Unidas; y

*g*) Ejecutará, en general, todas las demás tareas que la Conferencia le encargue.

*Exposiciones de la Secretaría*

*Artículo 15*

El Secretario General o cualquier funcionario designado a tal efecto podrá hacer, en cualquier momento, exposiciones orales o escritas acerca de cualquier cuestión que se examine.

CAPÍTULO V

**Dirección de los debates**

*Quórum*

*Artículo 16*

El Presidente podrá declarar abierta la sesión y permitir el desarrollo del debate cuando esté presente por lo menos un tercio de los representantes de los Estados participantes en la Conferencia. Se requerirá la presencia de representantes de la mayoría de los Estados participantes para tomar cualquier decisión.

*Atribuciones generales del Presidente*

*Artículo 17*

1. Además de ejercer las atribuciones que le confieren otras disposiciones de este reglamento, el Presidente presidirá las sesiones plenarias de la Conferencia, abrirá y levantará cada sesión, dirigirá los debates en dichas sesiones, velará por la aplicación de este reglamento, concederá la palabra, someterá a votación los asuntos y proclamará las decisiones. El Presidente decidirá sobre las cuestiones de orden y, con sujeción a este reglamento, tendrá plena autoridad para dirigir las deliberaciones y para mantener el orden en ellas. El Presidente podrá proponer a la Conferencia el cierre de la lista de oradores, la limitación del tiempo de uso de la palabra, la limitación del número de intervenciones de cada representante sobre un tema, la suspensión o el cierre del debate y la suspensión o el levantamiento de la sesión.

2. El Presidente, en el ejercicio de sus funciones, queda supeditado a la autoridad de la Conferencia.

*Uso de la palabra*

*Artículo 18*

1. Nadie podrá tomar la palabra en la Conferencia sin autorización previa del Presidente. A reserva de lo dispuesto en los artículos 19, 20 y 23 a 25, el Presidente concederá la palabra a los oradores en el orden en que hayan manifestado su deseo de hacer uso de ella. La lista de oradores será preparada por la Secretaría. El Presidente podrá llamar al orden a un orador cuando sus observaciones no sean pertinentes al tema que se esté discutiendo.

2. La Conferencia podrá limitar la duración de las intervenciones de cada orador y el número de intervenciones de cada representante sobre un mismo asunto. Antes de que se adopte una decisión, podrán hacer uso de la palabra dos oradores a favor y dos en contra de una propuesta para fijar tales límites. Cuando los debates estén limitados y un orador rebase el tiempo que le haya sido asignado, el Presidente lo llamará inmediatamente al orden.

*Precedencia*

*Artículo 19*

Podrá darse precedencia al Presidente o a otro representante de un órgano subsidiario a fin de que exponga las conclusiones a que haya llegado ese órgano.

*Cuestiones de orden*

*Artículo 20*

Durante la discusión de cualquier asunto, todo representante podrá plantear una cuestión de orden y el Presidente decidirá inmediatamente al respecto con arreglo al reglamento. Todo representante podrá apelar de la decisión del Presidente. La apelación se someterá inmediatamente a votación y la decisión del Presidente prevalecerá, a menos que sea revocada por la mayoría de los representantes presentes y votantes. El representante que plantee una cuestión de orden no podrá tratar el fondo de la cuestión que se esté discutiendo.

*Cierre de la lista de oradores*

*Artículo 21*

En el curso de un debate, el Presidente podrá dar lectura a la lista de oradores, y, con el consentimiento de la Conferencia, declarar cerrada la lista.

*Derecho a contestar*

*Artículo 22*

El Presidente otorgará el derecho a contestar a todo representante de un Estado participante en la Conferencia que lo solicite. Podrá darse a cualquier otro representante la oportunidad de responder. Las respuestas deberán ser lo más breves posible.

*Aplazamiento del debate*

*Artículo 23*

Durante la discusión de cualquier asunto, todo representante podrá proponer el aplazamiento del debate sobre el tema que se esté discutiendo. Además del autor de la moción, podrán hablar dos representantes en favor de ella y dos en contra, después de lo cual la moción será sometida inmediatamente a votación.

*Cierre del debate*

*Artículo 24*

Todo representante podrá proponer en cualquier momento el cierre del debate sobre el tema que se esté discutiendo, aun cuando otro representante haya manifestado su deseo de hablar. La autorización para hacer uso de la palabra sobre el cierre del debate se concederá solamente a dos oradores que se opongan a dicho cierre, después de lo cual la moción será sometida inmediatamente a votación.

*Suspensión o levantamiento de la sesión*

*Artículo 25*

Durante la discusión de cualquier asunto, todo representante podrá proponer que se suspenda o se levante la sesión. Tales mociones se someterán inmediatamente a votación sin debate.

*Orden de las mociones*

*Artículo 26*

A reserva de lo dispuesto en el artículo 20, las siguientes mociones tendrán precedencia, en el orden que a continuación se indica, sobre todas las propuestas o demás mociones formuladas:

*a*) Suspensión de la sesión;

*b*) Levantamiento de la sesión;

*c*) Aplazamiento del debate;

*d*) Cierre del debate.

*Propuestas*

*Artículo 27*

1. Las propuestas básicas que considerará la Conferencia sobre el Transporte Marítimo de Mercancías serán las siguientes:

*a*) El proyecto de artículos de un Convenio sobre el Transporte Marítimo de Mercancías aprobado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional y que figura en el informe de la Comisión sobre la labor realizada en su noveno período de sesiones[2];

*b*) Las disposiciones del proyecto relativas a la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales preparadas por el Secretario General[3].

2. Otras propuestas que se presenten a la Conferencia de conformidad con el artículo 28.

*Otras propuestas y enmiendas*

*Artículo 28*

Normalmente, las otras propuestas deberán ser presentadas por escrito al Secretario Ejecutivo de la Conferencia, quien distribuirá copias de ellas a todas las delegaciones. En general, ninguna propuesta será discutida o sometida a votación en las sesiones de la Conferencia sin que se hayan distribuido copias de ella a todas las delegaciones, a más tardar la víspera de la sesión. Sin embargo, el Presidente podrá permitir la discusión y el examen de enmiendas sin previa distribución de copias o cuando éstas hayan sido distribuidas el mismo día.

*Decisiones sobre cuestiones de competencia*

*Artículo 29*

A reserva de lo dispuesto en el artículo 20, toda moción que requiera una decisión sobre la competencia de la

[2] Véase *infra* documento A/CONF.89/5.

[3] Véanse *infra* documentos A/CONF.89/6 y Add.1 y 2.

Conferencia para examinar cualquier asunto o pronunciarse sobre una propuesta o una enmienda que le haya sido presentada será sometida a votación antes de que se examine el asunto o se vote sobre la propuesta o enmienda de que se trate.

*Retiro de propuestas y mociones*

*Artículo 30*

El autor de una propuesta o moción podrá retirarla en cualquier momento antes de que haya sido sometida a votación, a condición de que no haya sido objeto de una enmienda. Una propuesta o moción que haya sido retirada podrá ser presentada de nuevo por cualquier representante.

*Nuevo examen de las propuestas*

*Artículo 31*

Cuando una propuesta haya sido aprobada o rechazada, no podrá ser examinada de nuevo, a menos que la Conferencia lo decida así por mayoría de dos tercios de los representantes presentes y votantes. La autorización para hacer uso de la palabra sobre una moción de nuevo examen se concederá solamente a dos oradores que se opongan a dicha moción, después de lo cual ésta será sometida inmediatamente a votación.

## CAPÍTULO VI

## Votaciones

*Derecho de voto*

*Artículo 32*

Cada Estado representado en la Conferencia tendrá un voto.

*Mayoría necesaria*

*Artículo 33*

1. Las decisiones de la Conferencia en todos los asuntos de fondo se tomarán por el voto de una mayoría de dos tercios de los representantes presentes y votantes.

2. Las decisiones de la Conferencia sobre cuestiones de procedimiento se tomarán por mayoría de los representantes presentes y votantes.

3. Cuando haya que determinar si un asunto es de procedimiento o de fondo, el Presidente decidirá este punto. Cualquier apelación de esta decisión se someterá inmediatamente a votación y la decisión del Presidente prevalecerá, a menos que sea revocada por una mayoría de los representantes presentes y votantes.

4. A los efectos de este reglamento, se entenderá que la expresión "representantes presentes y votantes" significa los representantes que votan a favor o en contra. Los representantes que se abstengan de votar serán considerados no votantes.

5. En caso de empate en una votación relativa a una decisión para cuya aprobación se requiera una mayoría de los representantes presentes y votantes, se tendrá por rechazada la propuesta o moción.

*Procedimiento de votación*

*Artículo 34*

De ordinario, las votaciones de la Conferencia se harán levantando la mano o poniéndose de pie, pero cualquier representante podrá pedir votación nominal. La votación nominal se efectuará siguiendo el orden alfabético inglés de los nombres de los Estados participantes en la Conferencia, comenzando por la delegación cuyo nombre sea sacado a la suerte por el Presidente.

*Normas que deben observarse durante la votación*

*Artículo 35*

Después de que el Presidente haya anunciado que comienza la votación, ningún representante podrá intervenir hasta que se haya anunciado el resultado de la votación, salvo para plantear una cuestión de orden relativa a la forma en que se esté efectuando la votación.

*Explicación de voto*

*Artículo 36*

Los representantes podrán hacer breves declaraciones que consistan únicamente en una explicación de sus votos, ya sea antes del comienzo de la votación o después de que ésta haya terminado. El representante de un Estado que patrocine una propuesta o moción no hará uso de la palabra para explicar su voto sobre ésta, salvo que haya sido enmendada.

*División de las propuestas*

*Artículo 37*

Cualquier representante podrá pedir que las partes de una propuesta sean sometidas a votación separadamente. Si algún representante se opone a la moción de división, dicha moción será sometida a votación. Si la moción de división es aceptada, las partes de la propuesta que ulteriormente sean aprobadas serán sometidas a votación en conjunto. Si todas las partes dispositivas de una propuesta son rechazadas, se considerará que la propuesta ha sido rechazada en su totalidad.

*Enmiendas*

*Artículo 38*

Se entiende por enmienda la propuesta que solamente entraña una adición, supresión o modificación de parte de otra propuesta. A menos que se especifique otra cosa, a los efectos del presente reglamento se considerará que la expresión "propuesta" incluye a las enmiendas.

*Votación sobre las enmiendas*

*Artículo 39*

Cuando se presente una enmienda a una propuesta, se votará primero sobre la enmienda. Cuando se presenten dos o más enmiendas a una propuesta, la Conferencia votará primero sobre la que se aparte más, en cuanto al fondo, de la propuesta original; votará en seguida sobre la enmienda que, después de la votada anteriormente, se aparte más de dicha propuesta, y así sucesivamente hasta que se haya votado sobre todas las enmiendas. Sin embargo, cuando la aprobación de una enmienda implique necesariamente el rechazo de otra enmienda, esta última no será sometida a votación. Si se aprueban una o más de las enmiendas, se pondrá a votación la propuesta modificada.

*Votación sobre las propuestas*

*Artículo 40*

Si dos o más propuestas se relacionan con la misma cuestión, la Conferencia, a menos que decida otra cosa, votará sobre las propuestas en el orden en que hayan sido presentadas. Después de cada votación, la Conferencia podrá decidir votar o no sobre la propuesta siguiente.

*Elecciones*

*Artículo 41*

Todas las elecciones se efectuarán por votación secreta, a menos que la Conferencia decida otra cosa respecto de una elección para la cual el número de candidatos no sea mayor que el de cargos que se han de llenar.

*Artículo 42*

1. Cuando hayan de cubrirse al mismo tiempo y en las mismas condiciones uno o más puestos electivos, se declarará elegidos, en un número no mayor al de esos puestos, a los candidatos que obtengan en la primera votación los votos de la mayoría de los miembros presentes y votantes.

2. Si el número de candidatos que obtengan tal mayoría es menor que el número de puestos que se han de cubrir, se efectuarán votaciones adicionales para cubrir los puestos restantes.

## CAPÍTULO VII

## Órganos subsidiarios

*Comisiones principales, subcomisiones y grupos de trabajo*

*Artículo 43*

1. La Conferencia establecerá dos Comisiones Principales (la "Primera Comisión" y la "Segunda Comisión"), cada una de las cuales podrá constituir subcomisiones o grupos de trabajo.

2. La Conferencia determinará las cuestiones de que se ocupará cada una de las Comisiones Principales. A solicitud del Presidente de una de ellas, la Mesa podrá modificar la distribución de los trabajos entre las Comisiones Principales.

*Comité de Redacción*

*Artículo 44*

1. La Conferencia establecerá un Comité de Redacción integrado por 18 miembros designados por la Conferencia a propuesta de la Mesa. El Relator de cada una de las Comisiones Principales participará *ex officio*, sin derecho de voto, en los trabajos del Comité de Redacción.

2. El Comité de Redacción preparará proyectos y prestará asesoramiento sobre cuestiones de redacción cuando se lo solicite la Conferencia o una Comisión Principal. Coordinará y revisará la redacción de todos los textos aprobados e informará, según corresponda, a la Conferencia o a la Comisión Principal de que se trate.

*Autoridades*

*Artículo 45*

1. Cada una de las Comisiones Principales tendrá un presidente, un vicepresidente y un relator. Los demás órganos subsidiarios tendrán un presidente y las demás autoridades que sean necesarias.

2. Salvo que se disponga otra cosa en los artículos 6 y 10, cada comisión, subcomisión o grupo de trabajo elegirá su propia Mesa.

*Disposiciones aplicables*

*Artículo 46*

Las disposiciones contenidas en los capítulos II, IV, V y VI se aplicarán *mutatis mutandis* a los debates de los órganos subsidiarios, pero:

*a*) Los Presidentes de la Mesa, del Comité de Redacción y de la Comisión de Verificación de Poderes y los presidentes de las subcomisiones y los grupos de trabajo podrán ejercer el derecho de voto.

*b*) El Presidente de una Comisión Principal podrá declarar abierta la sesión y permitir el desarrollo del debate cuando esté presente por lo menos una cuarta parte de los representantes de los Estados participantes en la Conferencia. Se requerirá la presencia de representantes de la mayoría de los Estados participantes para tomar cualquier decisión.

*c*) La mayoría de los representantes en la Mesa, el Comité de Redacción, la Comisión de Verificación de Poderes o en cualquier subcomisión o grupo de trabajo, constituirá quórum.

*d*) Las decisiones de los órganos subsidiarios se adoptarán por mayoría de los representantes presentes y votantes, con la salvedad de que el nuevo examen de una propuesta o enmienda requerirá la mayoría señalada en el artículo 31.

## CAPÍTULO VIII

### Idiomas y actas

*Idiomas de la Conferencia*

*Artículo 47*

El árabe, el chino, el español, el francés, el inglés y el ruso serán los idiomas de la Conferencia.

*Interpretación*

*Artículo 48*

1. Los discursos pronunciados en un idioma de la Conferencia serán interpretados a los demás idiomas.

2. Un representante podrá hablar en un idioma distinto de los idiomas de la Conferencia. En este caso, dicho representante se encargará de suministrar la interpretación a uno de los idiomas de la Conferencia. La interpretación hecha por los intérpretes de la Secretaría a los demás idiomas de la Conferencia podrá basarse en la interpretación proporcionada en el primero de tales idiomas.

*Actas y grabaciones sonoras de las sesiones*

*Artículo 49*

1. Se levantarán actas resumidas de las sesiones plenarias de la Conferencia y de las sesiones de las Comisiones Principales, en los idiomas de la Conferencia. Por regla general, estas actas se distribuirán, lo antes posible y simultáneamente en los idiomas de la Conferencia, a todos los representantes, quienes deberán informar a la Secretaría, dentro de los cinco días laborables siguientes a la distribución del acta resumida, de las correcciones que deseen introducir en ellas.

2. La Secretaría hará grabaciones sonoras de las sesiones de la Conferencia y de las Comisiones Principales. Se harán esas grabaciones de sesiones de otros órganos subsidiarios cuando ellos así lo decidan.

*Idiomas de los documentos oficiales*

*Artículo 50*

Los documentos oficiales se facilitarán en los idiomas de la Conferencia.

## CAPÍTULO IX

### Sesiones públicas y sesiones privadas

*Sesiones plenarias y sesiones de las Comisiones Principales*

*Artículo 51*

Las sesiones plenarias de la Conferencia y las sesiones de sus Comisiones Principales serán públicas, a menos que el órgano interesado decida otra cosa.

*Sesiones de órganos subsidiarios*

*Artículo 52*

Por regla general, las sesiones de los órganos subsidiarios que no sean Comisiones Principales serán privadas.

## CAPÍTULO X

### Otros participantes y observadores

*Representantes del Consejo de las Naciones Unidas para Namibia*

*Artículo 53*

Los representantes designados por el Consejo de las Naciones Unidas para Namibia podrán participar en las deliberaciones de la Conferencia y sus Comisiones Principales y, cuando proceda, de otros órganos subsidiarios, con el derecho de presentar propuestas.

*Representantes de organizaciones que han recibido una invitación permanente de la Asamblea General para participar en los periodos de sesiones y en los trabajos de todas las conferencias internacionales convocadas con los auspicios de la Asamblea General, en calidad de observadores*

*Artículo 54*

Los representantes designados por organizaciones que han recibido una invitación permanente de la Asamblea General para participar en los periodos de sesiones y en los trabajos de todas las conferencias internacionales convocadas con los auspicios de la Asamblea General, podrán participar como observadores, sin derecho de voto, en las deliberaciones de la Conferencia, de sus Comisiones Principales y, cuando proceda, de otros órganos subsidiarios.

*Representantes de movimientos de liberación nacional*

*Artículo 55*

Los representantes designados por movimientos de liberación nacional invitados a la Conferencia podrán participar como observadores, sin derecho de voto, en las deliberaciones de la Conferencia, sus Comisiones Principales y, cuando proceda, de otros órganos subsidiarios.

*Representantes de órganos y organismos de las Naciones Unidas*

*Artículo 56*

Los representantes designados por órganos de las Naciones Unidas, los organismos especializados y el Organismo Internacional de Energía Atómica podrán participar como observadores, sin derecho de voto, en las deliberaciones de la Conferencia, de sus Comisiones Principales y, cuando proceda, de otros órganos subsidiarios.

*Observadores de otras organizaciones intergubernamentales*

*Artículo 57*

Los observadores designados por otras organizaciones intergubernamentales invitadas a la Conferencia podrán participar, sin derecho de voto, en las deliberaciones de la Conferencia, sus Comisiones Principales y, cuando proceda, de otros órganos subsidiarios.

*Observadores de organizaciones no gubernamentales*

*Artículo 58*

1. Los observadores designados por organizaciones no gubernamentales invitadas a la Conferencia podrán asistir a las sesiones públicas de la Conferencia y sus Comisiones Principales y, cuando proceda, de sus órganos subsidiarios.

2. Por invitación del Presidente del órgano de que se trate, y a reserva de la aprobación de ese órgano, dichos observadores podrán formular declaraciones verbales sobre cuestiones en las que tengan especial competencia.

*Declaraciones por escrito*

*Artículo 59*

La Secretaría distribuirá a todas las delegaciones las declaraciones escritas relacionadas con los trabajos de la Conferencia que presenten los representantes u observadores designados a que se hace referencia en los artículos 53 a 58 en las cantidades y en los idiomas en que se proporcionen esas declaraciones, a condición de que las declaraciones que se presenten en nombre de una organización no gubernamental versen sobre un asunto en el que tenga especial competencia y que se relacione con los trabajos de la Conferencia.

## CAPÍTULO XI

## Enmiendas o suspensión del reglamento

*Procedimiento de enmienda*

*Artículo 60*

El presente reglamento podrá ser enmendado por decisión de la Conferencia, adoptada por una mayoría de los dos tercios de los representantes presentes y votantes y previa recomendación de la Mesa.

*Procedimiento de suspensión*

*Artículo 61*

El presente reglamento podrá suspenderse por decisión de la Conferencia, a condición de que se notifique con 24 horas de antelación la propuesta de suspensión, requisito de cuya aplicación podrá prescindirse si no se formulan objeciones; los órganos subsidiarios podrán dejar de aplicar por acuerdo unánime las normas que les correspondan. Toda suspensión deberá obedecer a un propósito concreto y expreso y regirá sólo durante el tiempo necesario para la consecución de ese propósito.

# INDICE DE LOS DOCUMENTOS DE LA CONFERENCIA


| *Signatura del documento* | *Título* | *Observaciones* | *Página* |
|---|---|---|---|
| | **Documentos de las sesiones plenarias de la Conferencia** | | |
| A/CONF.89/1 | Texto de la resolución 31/100 de la Asamblea General, de 15 de diciembre de 1976, por la que se convoca la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías | | 163 |
| A/CONF.89/2 | Programa provisional | Aprobado sin modificaciones en la 2a. sesión plenaria de la Conferencia | 166 |
| A/CONF.89/3 | Reglamento provisional | Aprobado en la 2a. sesión plenaria de la Conferencia y vuelto a publicar como documento A/CONF.89/3/Rev.1 | 168 |
| A/CONF.89/3 Rev.1 | Reglamento | Texto idéntico al del reglamento aprobado en la 2a. sesión plenaria de la Conferencia, con excepción de algunas modificaciones aprobadas en la 5a. sesión plenaria | 168 |
| A/CONF.89/4 | Métodos de trabajo y de procedimientos de la Conferencia: memorando del Secretario General | Mimeografiado | |
| A/CONF.89/5 | Texto del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías aprobado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional | | 4 |
| A/CONF.89/6 y Add.1 y 2 | Texto de las disposiciones del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías relativas a la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales preparadas por el Secretario General | | 12 |
| A/CONF.89/7 y Add.1 | Observaciones y propuestas de los gobiernos y organizaciones internacionales respecto del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y de los proyectos de disposiciones relativas a la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales preparadas por el Secretario General | *Idem* | 182 |
| A/CONF.89/8 | Recopilación analítica de las observaciones y propuestas de los gobiernos y organizaciones internacionales respecto del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías, y de los proyectos de disposiciones relativas a la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales preparadas por el Secretario General | | 36 |
| A/CONF.89/9 | Informe de la Comisión de Verificación de Poderes | | 3 |
| A/CONF.89/10 | Informe de la Primera Comisión | | 70 |
| A/CONF.89/11 | Informe de la Segunda Comisión | | 128 |
| A/CONF.89/12 y Add.1 a 6 | Disposiciones del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías aprobado por el Comité de Redacción | | 138 |
| A/CONF.89/13 | Acta Final de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías | | 151 |
| A/CONF.89/14 | Documentos Oficiales de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías: documentos de la Conferencia y actas resumidas de las sesiones plenarias y de las sesiones de las Comisiones Principales | Publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.80. VIII.1 | ii |
| A/CONF.89/L.1 | Proyecto de acta final de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías presentado por el Secretario General | Aprobado con algunas modificaciones en la 9a. sesión plenaria de la Conferencia y vuelto a publicar luego como documento A/CONF.89/13 | 238 |
| A/CONF.89/L.1/ Add.1 | Australia, Brasil, Bulgaria, Egipto, Estados Unidos de América, Ghana, India, Japón, México, Países Bajos, Singapur, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas: proyecto de resolución | Aprobado sin modificaciones y vuelto a publicar como anexo III del documento A/CONF.89/13 | 159 |

| Signatura del documento | Título | Observaciones | Página |
|---|---|---|---|
| A/CONF.89/L.2 | Bangladesh, India, Kenya, Mauricio, Pakistán, República Arabe Siria, República Unida de Tanzania y Uganda: propuesta de nuevos artículos | | 148 |
| A/CONF.89/L.3 | Australia y Hungría: enmienda al párrafo 8 del artículo 5 | | 148 |
| A/CONF.89/L.4 | Mauricio, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas: enmienda al artículo 15 | | 149 |
| A/CONF.89/L.5 | Malasia y Singapur: enmienda al párrafo 7 del artículo 1 | | 149 |
| A/CONF.89/L.6 | Alemania, República Federal de, Australia, Ghana, Nigeria, Noruega, Singapur, Suecia y Uganda: enmienda al párrafo 4 del artículo [Revisión de los importes de la limitación de la responsabilidad] | | 149 |
| A/CONF.89/L.7 | Australia, Brasil, Bulgaria, Francia, Ghana e Italia: propuesta de adición de un párrafo al artículo Y | | 149 |
| A/CONF.89/L.8 | Secretario General: proyecto de preámbulo | | 150 |
| A/CONF.89/L.9 | Alemania, República Federal de, y Australia: enmienda al artículo 32 | | 150 |
| A/CONF.89/SR.1 a 10 | Actas resumidas de las sesiones plenarias de la Conferencia | | 163 |
| | **Documentos de la Primera Comisión** | | |
| A/CONF.89/C.1/L.1 a L.214 | Propuestas, enmiendas y observaciones presentadas en la Primera Comisión | Las propuestas y enmiendas están reproducidas en el documento A/CONF.89/10 en relación con el artículo al que conciernen. En el anexo a ese documento se han añadido los ocho documentos que se indican a continuación, observaciones y notas explicativas presentadas a la Comisión que no contienen propuestas o enmiendas | 97 |
| A/CONF.89/C.1/L.47 | Estados Unidos de América: nota sobre el artículo 6 y sobre una variante del artículo 6 | | 118 |
| A/CONF.89/C.1/L.109 | Declaración del Sr. Stephen A. Silard, observador del Fondo Monetario Internacional, relativa a la unidad de cuenta en el artículo 6 | | 120 |
| A/CONF.89/C.1/L.131 | Estados Unidos de América: nota relativa a los efectos de la inflación sobre los límites de responsabilidad de las Reglas de Visby | | 121 |
| A/CONF.89/C.1/L.132 | Principales cuestiones sometidas por el Presidente a examen de la Primera Comisión sobre los artículos 5 y 6 | | 123 |
| A/CONF.89/C.1/L.133 | Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte: nota relativa al artículo 5 | | 123 |
| A/CONF.89/C.1/L.134 | Argentina: otro punto fundamental sobre los artículos 5 y 6 sometido al examen de la Primera Comisión | | 125 |
| A/CONF.89/C.1/L.139 | Japón: nota explicativa sobre la enmienda al inciso *a*) del párrafo 1 del artículo 15 que figura en el documento A/CONF.89/C.1/L.24 | | 125 |
| A/CONF.89/C.1/L.167 (en inglés solamente) | Note by the IMCO Secretariat on the carriage of dangerous goods by sea | | 125 |
| A/CONF.89/C.1/SR.1 a 37 | Actas resumidas de las sesiones de la Primera Comisión | | 202 |
| | **Documentos de la Segunda Comisión** | | |
| A/CONF.89/C.2/L.1 a L.27 | Propuestas y enmiendas presentadas en la Segunda Comisión | Reproducidas en el documento A/CONF.89/11 en relación con el artículo al que conciernen | 391 |
| A/CONF.89/C.2/SR.1 a 11 | Actas resumidas de las sesiones de la Segunda Comisión | | 391 |
| | **Documento de la Comisión de Verificación de Poderes** | | |
| A/CONF.89/CR.C/L.1 | Programa provisional | Mimeografiado | |

| *Signatura del documento* | *Título* | *Observaciones* | *Página* |
|---|---|---|---|
| | **Documentos del Comité de Redacción** | | |
| A/CONF.89/DC/L.1 | Programa provisional | *Idem* | |
| A/CONF.89/DC/L.2 y Add.1 a 17 | Notas de la Secretaría remitidas al Comité de Redacción sobre decisiones de la Primera Comisión | *Idem* | |
| A/CONF.89/DC/L.3 y Add.1 y 2 | Notas de la Secretaría remitidas al Comité de Redacción sobre decisiones de la Segunda Comisión | *Idem* | |
| | **Documentos misceláneos** | | |
| A/CONF.89/MISC.1 y 2 | Lista de participantes | *Idem* | |

*Parte I*

# DOCUMENTOS DE LA CONFERENCIA

# PROPUESTAS, INFORMES Y OTROS DOCUMENTOS

## A. INFORME DE LA COMISION DE VERIFICACION DE PODERES

**Documento A/CONF.89/9**

*[Original: inglés]*
*[25 de marzo de 1978]*

1. En su 5a. sesión plenaria, celebrada el 10 de marzo de 1978, la Conferencia nombró, conforme al artículo 4 de su reglamento, una Comisión de Verificación de Poderes compuesta por los siguientes Estados: Bangladesh, Canadá, Checoslovaquia, Ecuador, Estados Unidos de América, Madagascar, Malasia, Nigeria y República Arabe Siria.

2. La Comisión de Verificación de Poderes celebró una sesión el 24 de marzo de 1978. Por unanimidad, la Sra. Heliliah Haji Yusof (Malasia) fue elegida Presidenta.

3. En un memorando presentado por el representante del Secretario General en la Conferencia a la Comisión, se le hacía saber que hasta el 24 de marzo de 1978:

*a*) Participaban en la Conferencia 76 Estados y un Estado había enviado un observador;

*b*) Sesenta y dos Estados participantes en la Conferencia habían presentado credenciales expedidas, de conformidad con lo previsto en el artículo 3 del reglamento de la Conferencia, por sus respectivos Jefes de Estado o de Gobierno o por el Ministro de Relaciones Exteriores;

*c*) Las credenciales de los representantes de cuatro Estados habían sido comunicadas al Secretario Ejecutivo de la Conferencia por cables de sus respectivos Ministros de Relaciones Exteriores;

*d*) Los representantes de seis Estados habían sido designados en notas verbales o cartas de sus respectivas Misiones Permanentes o Representantes Permanentes en Nueva York, o de sus Embajadas en Bonn o sus consulados en Hamburgo;

*e*) El representante de un Estado había sido designado por un Ministro de Gobierno que no era el Ministro de Relaciones Exteriores;

*f*) En lo que respecta a tres Estados participantes en la Conferencia, no se había recibido comunicación alguna acerca del nombramiento de sus representantes, pero se había informado al Secretario Ejecutivo de la Conferencia de que se habían enviado las credenciales apropiadas para dichos representantes.

4. Un representante, refiriéndose al artículo 3 del reglamento, insistió en que las credenciales se presentasen lo antes posible durante la Conferencia. En respuesta a la pregunta de otro representante en relación con la comunicación mencionada en el inciso *e*) del párrafo 3 del presente informe, el representante del Secretario General aclaró que, si bien la norma era aplicar estrictamente el artículo 3, en algunas ocasiones se habían aceptado con carácter provisional las credenciales expedidas por un Ministerio que no era el de Relaciones Exteriores, pero cuya esfera de competencia abarcaba la materia tratada en la Conferencia.

5. La Comisión tomó nota de que las credenciales expedidas por 19 gobiernos incluían plenos poderes para la firma de cualquier convenio que pudiera aprobar la Conferencia. La Comisión consideró conveniente señalar a la atención de la Conferencia que, aunque no eran necesarios poderes especiales para firmar el Acta Final de la Conferencia, los representantes que tuvieran el propósito de firmar un convenio al terminar la Conferencia deberían estar en posesión de plenos poderes adecuados para ese fin.

6. A propuesta de la Presidenta, la Comisión convino en aceptar las credenciales de los 62 Estados mencionados en el inciso *b*) del párrafo 3. La Comisión convino además en que, teniendo en cuenta la práctica anterior y dada la proximidad del fin de la Conferencia, se deberían aceptar provisionalmente las comunicaciones mencionadas en los incisos *c*), *d*) y *e*) del párrafo 3, en espera de recibir las credenciales formales de los representantes interesados. La Comisión tomó nota de que, en estos últimos casos, se habían dado seguridades de que las credenciales apropiadas se transmitirían lo antes posible. Además, en lo que atañe a los representantes mencionados en el inciso *f*) del párrafo 3, la Comisión acordó que deberían ser autorizados a participar provisionalmente en la Conferencia de conformidad con el artículo 5 del reglamento en la inteligencia de que ya se habían enviado sus credenciales. La Comisión autorizó también a su Presidenta a informar directamente a la Conferencia si se recibieran más credenciales en el intervalo entre la reunión de la Comisión de Verificación de Poderes y el examen en sesión plenaria del informe de la Comisión.

7. A propuesta de la Presidenta, la Comisión decidió, por consiguiente, presentar este informe a la Conferencia para su aprobación.

## B. TEXTO DEL PROYECTO DE CONVENIO SOBRE EL TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS APROBADO POR LA COMISION DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL

**Documento A/CONF.89/5**

[Este texto fue publicado en el informe de la Comisión sobre la labor realizada en su noveno período de sesiones*]

*[Original: inglés]*
*[19 de agosto de 1977]*

INDICE


PARTE I. DISPOSICIONES GENERALES — Página

Artículo 1. Definiciones ... 4
Artículo 2. Ambito de aplicación ... 2
Artículo 3. Interpretación del Convenio ... 5

PARTE II. RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

Artículo 4. Período de responsabilidad ... 4
Artículo 5. Fundamentos de la responsabilidad ... 5
Artículo 6. Límites de la responsabilidad ... 5
Variante del artículo 6. Límites de la responsabilidad ... 6
Artículo 7. Aplicación a reclamaciones no contractuales ... 6
Artículo 8. Pérdida del derecho de la limitación de responsabilidad ... 6
Artículo 9. Carga sobre cubierta ... 6
Artículo 10. Responsabilidad del porteador y del porteador efectivo ... 7
Artículo 11. Transporte directo ... 7

PARTE III. RESPONSABILIDAD DEL CARGADOR

Artículo 12. Norma general ... 7
Artículo 13. Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas ... 7

PARTE IV. DOCUMENTOS DE TRANSPORTE — Página

Artículo 14. Expedición del conocimiento de embarque ... 8
Artículo 15. Contenido del conocimiento de embarque ... 8
Artículo 16. Conocimiento de embarque: reservas y valor probatorio ... 8
Artículo 17. Garantías por parte del cargador ... 9
Artículo 18. Documentos distintos del conocimiento de embarque ... 9

PARTE V. RECLAMACIONES Y ACCIONES

Artículo 19. Aviso de pérdida, daños o demora ... 9
Artículo 20. Prescripción de las acciones ... 9
Artículo 21. Jurisdicción ... 10
Artículo 22. Arbitraje ... 10

PARTE VI. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

Artículo 23. Estipulaciones contractuales ... 11
Artículo 24. Avería gruesa ... 11
Artículo 25. Otros convenios ... 11


### PARTE I. DISPOSICIONES GENERALES

#### *Artículo 1. Definiciones*

En el presente Convenio:

1. Por "porteador" se entenderá toda persona que por sí o por conducto de otra que actúe en su nombre haya celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador.

2. Por "porteador efectivo" se entenderá toda persona a quien el porteador haya encomendado la realización del transporte de las mercancías, o de parte del transporte, así como cualquier otra persona a quien se haya encomendado esa realización.

3. Por "consignatario" se entenderá la persona autorizada para recibir las mercancías.

4. El término "mercancías" incluye los animales vivos; cuando las mercancías se agrupen en un contenedor, paleta u otra unidad de transporte similar, o cuando estén embaladas, el término "mercancías" comprenderá esa unidad de transporte o embalaje si es proporcionada por el cargador.

5. Por "contrato de transporte" se entenderá aquel en virtud del cual el porteador, contra el pago de un flete, se compromete a transportar mercancías por mar de un puerto a otro.

6. Por "conocimiento de embarque" se entenderá un documento que haga prueba de un contrato de transporte y en el que conste que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado esas mercancías, y se compromete a entrega las contra la presentación de ese documento. Constituirá tal compromiso la disposición, incluida en el documento, de que las mercancías se entregarán a la orden de una persona designada, o a la orden, o al portador.

7. La expresión "por escrito" incluye, entre otras cosas, el telegrama y el télex.

#### *Artículo 2. Ambito de aplicación*

1. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todos los contratos de transporte entre puertos situados en dos Estados, siempre que:

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

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

*c*) Uno de los puertos facultativos de descarga previstos en el contrato de transporte sea el puerto efectivo de

* Véase *Documentos Oficiales de la Asamblea General, trigésimo primer período de sesiones, Suplemento No. 17*, cap. IV, secc. C.

descarga y dicho puerto esté situado en un Estado contratante; o

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

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

2. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán independientemente de la nacionalidad del buque, el porteador, el porteador efectivo, el cargador, el consignatario o cualquiera otra persona interesada.

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

4. Si en un contrato se prevé el transporte de mercancías en embarques sucesivos durante un plazo convenido, las disposiciones del presente Convenio regirán cada uno de esos embarques. Sin embargo, cuando un embarque se efectúe con arreglo a un contrato de fletamento, se aplicarán las disposiciones del párrafo 3 del presente artículo.

*Artículo 3. Interpretación del Convenio*

En la interpretación y aplicación de las disposiciones del presente Convenio se tendrán en cuenta su carácter internacional y la necesidad de promover la uniformidad.

## PARTE II. RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

*Artículo 4. Período de responsabilidad*

1. La responsabilidad del porteador por las mercancías con arreglo a lo dispuesto en el presente Convenio comprenderá el período durante el cual las mercancías estén a cargo del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga.

2. A los efectos del párrafo 1 del presente artículo, se entenderá que las mercancías están bajo la custodia del porteador desde el momento en que éste las haya recibido hasta el momento en que las haya entregado:

*a*) Poniéndolas en poder del consignatario; o

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

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

3. La mención del porteador o el consignatario en los párrafos 1 y 2 del presente artículo comprende también a los empleados o los agentes del porteador o del consignatario, respectivamente.

*Artículo 5. Fundamentos de la responsabilidad*

1. El porteador será responsable de los perjuicios que resulten de la pérdida o el daño de las mercancías o de la demora en la entrega si el hecho que causó la pérdida, el daño o la demora se produjo cuando las mercancías estaban a su cargo conforme al artículo 4, a menos que el porteador pruebe que él, sus empleados y sus agentes adoptaron todas las medidas razonablemente necesarias para evitar el hecho y sus consecuencias.

2. Se considerará que hay demora en la entrega cuando las mercancías no hayan sido entregadas en el puerto de descarga previsto en el contrato de transporte dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, habida cuenta de las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un porteador diligente.

3. El titular de una acción por pérdida de las mercancías podrá considerarlas perdidas cuando no hayan sido entregadas según establece el artículo 4 dentro de los 60 días siguientes a la expiración del plazo de entrega previsto en el párrafo 2 del presente artículo.

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

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

6. Salvo por avería gruesa, el porteador no responderá de la pérdida, daños o demora en la entrega que sean resultado de medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas o de medidas razonables para el salvamento de mercancías en el mar.

7. Cuando la culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes, concurra con otra causa en la pérdida, daños o demora en la entrega de las mercancías, el porteador sólo será responsable por la parte de la pérdida, daños o demora en la entrega atribuible a dicha culpa o negligencia, pero deberá demostrar el importe de la pérdida, daños o demora en la entrega no atribuible a ellas.

*Artículo 6. Límites de la responsabilidad*

1. *a*) La responsabilidad del porteador por la pérdida o el daño de las mercancías, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma equivalente a [ . . . ] unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada o a [ . . . ] unidades de

cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

*b*) La responsabilidad del porteador por la demora en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, no excederá del [ . . . ][1] del flete [que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido la demora] [que deba pagarse en virtud del contrato de transporte].

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

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

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

*b*) En los casos en que el propio dispositivo se haya perdido o dañado, dicho dispositivo, cuando no sea propiedad del porteador o no haya sido suministrado por éste, será considerado una unidad independiente de carga transportada.

3. Por unidad de cuenta se entenderá . . .[2].

4. Mediante acuerdo entre el porteador y el cargador, se podrán fijar límites de responsabilidad superiores a los previstos en el párrafo 1.

*Variante del artículo 6. Límites de la responsabilidad*[3]

1. La responsabilidad del porteador con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5 estará limitada a una suma equivalente a ( . . . ) unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías que hayan sido perdidas o dañadas o hayan sufrido demora.

2. Por unidad de cuenta se entenderá . . .[4]

3. Mediante acuerdo entre el porteador y el cargador, se podrán fijar límites de responsabilidad superiores a los previstos en el párrafo 1.

*Artículo 7. Aplicación a reclamaciones no contractuales*

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

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

3. El total de las cantidades que hayan de pagar el porteador o cualquier persona de las mencionadas en el párrafo 2 del presente artículo no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio.

*Artículo 8. Pérdida del derecho de la limitación de responsabilidad*

1. El porteador no tendrá derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad prevista en el artículo 6 si se demuestra que la pérdida, los daños o la demora en la entrega fueron causados por un acto u omisión, hechos con la intención de causar dicha pérdida, daños o demora, o imprudentemente y con conocimiento de que probablemente ocurrirían tales pérdidas, daños o demora, y el acto u omisión fuese:

*a*) Del porteador mismo; o

*b*) De un empleado del porteador, distinto del capitán y de los miembros de la tripulación, mientras ejercía en el ámbito de sus funciones la supervisión respecto de la parte del transporte en que ocurrió ese acto u omisión; o

*c*) De un empleado del porteador, incluido el capitán y cualquier miembro de la tripulación, mientras manipulaba o cuidaba las mercancías en el ámbito de sus funciones.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 7, el empleado o agente del porteador no tendrá derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad prevista en el artículo 6 si se demuestra que la pérdida, los daños la demora en la entrega fueron causados por un acto u omisión de ese empleado o agente, hechos con la intención de causar pérdida, daños o demora, o imprudentemente y con conocimiento de que probablemente ocurrirían tales pérdidas, daños o demora.

*Artículo 9. Carga sobre cubierta*

1. El porteador podrá transportar mercancías sobre cubierta solamente cuando ello esté conforme con un acuerdo concertado con el cargador, o con los usos del comercio de que se trate, o cuando lo exijan las normas o disposiciones legales.

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

---

[1] La cuestión de si el límite debe ser igual al flete o un múltiplo del flete deberá determinarse en la conferencia de plenipotenciarios que considere el proyecto de Convenio.

[2] La unidad de cuenta se determinará en la conferencia de plenipotenciarios que considere el proyecto de Convenio.

[3] Si la responsabilidad por demora en la entrega tuviera que estar sujeta, con arreglo a esta variante, a un límite especial de la responsabilidad, se podrá complementar el párrafo 1 de esa variante con los párrafos 1 *b*) y 1 *c*) del texto básico para el artículo 6 consignado más arriba. De ser así, el texto del párrafo 1 de la variante requeriría algunos cambios de redacción.

[4] La unidad de cuenta se determinará en la conferencia de plenipotenciarios que considere el proyecto de Convenio.

3. Cuando las mercancías hayan sido transportadas sobre cubierta contrariamente a lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo o cuando el porteador no pueda invocar en virtud del párrafo 2 del presente artículo un acuerdo para el transporte sobre cubierta, el porteador, no obstante las disposiciones del párrafo 1 del artículo 5, será responsable de las pérdidas o daños sufridos por las mercancías, así como de la demora en la entrega, que resulte solamente del transporte sobre cubierta, y el alcance de su responsabilidad se determinará, de conformidad con las disposiciones de los artículos 6 u 8, según corresponda.

4. El transportar mercancías sobre cubierta contraviniendo el acuerdo expreso de transportarlas bajo cubierta se considerará un acto u omisión del porteador en el sentido del artículo 8.

*Artículo 10. Responsabilidad del porteador y del porteador efectivo*

1. Cuando la realización del transporte o de parte del mismo haya sido encomendada a un porteador efectivo, independientemente de que el contrato de transporte lo autorice o no, el porteador seguirá, no obstante, respondiendo de la totalidad del transporte de conformidad con las disposiciones del presente Convenio. En relación con el transporte que realice el porteador efectivo, el porteador responderá por los actos y omisiones que el porteador efectivo y sus empleados y agentes cometan en el ejercicio de sus respectivas funciones.

2. El porteador efectivo responderá, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, del transporte realizado por él. Las disposiciones de los párrafos 2 y 3 del artículo 7 y del párrafo 2 del artículo 8 se aplicarán si se inicia un procedimiento contra un empleado o agente del porteador efectivo.

3. Todo acuerdo especial en virtud del cual el porteador asuma obligaciones no impuestas por el presente Convenio o toda renuncia de derechos conferidos por el presente Convenio afectarán al porteador efectivo únicamente si éste ha convenido en ello expresamente y por escrito. Independientemente de que así lo haya acordado o no el porteador efectivo, el porteador seguirá respondiendo, no obstante, por las obligaciones o renuncias resultantes de ese acuerdo especial.

4. En los casos y en la medida en que tanto el porteador como el porteador efectivo sean responsables, su responsabilidad será conjunta y solidaria.

5. El total de las sumas exigibles al porteador, al porteador efectivo y a sus empleados y agentes no excederá de los límites previstos en el presente Convenio.

6. Nada de lo dispuesto en el presente artículo menoscabará cualquier derecho de repetición que pueda existir entre el porteador y el porteador efectivo.

*Artículo 11. Transporte directo*

1. No obstante las disposiciones del párrafo 1 del artículo 10, cuando un contrato de transporte estipule explícitamente que una parte especificada del transporte a que se refiera el contrato será realizada por una persona designada distinta del porteador, el contrato podrá disponer asimismo que el porteador no sea responsable por pérdidas, daños o demora en la entrega causados por un hecho ocurrido cuando las mercancías estaban a cargo del porteador efectivo durante dicha parte del transporte. Corresponderá al porteador probar que tales pérdidas, daños o demora en la entrega se produjeron en esa oportunidad.

2. El porteador efectivo será responsable de conformidad con las disposiciones del párrafo 2 del artículo 10 por las pérdidas, los daños o la demora en la entrega causados por un hecho ocurrido mientras las mercancías estén a su cargo.

## PARTE III. RESPONSABILIDAD DEL CARGADOR

*Artículo 12. Norma general*

El cargador no será responsable por la pérdida sufrida por el porteador o por el porteador efectivo, ni por el daño sufrido por el buque, salvo que esa pérdida o daño haya sido ocasionado por falta o negligencia del cargador, sus empleados o agentes. Los empleados o agentes del cargador tampoco serán responsables por dicha pérdida o daño a menos que haya sido causado por falta o negligencia de su parte.

*Artículo 13. Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas*

1. El cargador señalará o marcará en forma conveniente las mercancías peligrosas como tales.

2. Cuando el cargador entregue mercancías peligrosas al porteador o al porteador efectivo, según el caso, le informará de su carácter peligroso y, en caso necesario, de las precauciones que deban adoptarse. Si el cargador no lo hace y el porteador o el porteador efectivo no tiene conocimiento de alguna otra manera de su carácter peligroso:

*a*) El cargador será responsable ante el porteador y cualquier porteador efectivo de toda pérdida derivada del envío de dichas mercancías; y

*b*) Las mercancías podrán en cualquier momento ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, cuando las circunstancias lo requieran, sin pago de indemnización.

3. Las disposiciones del párrafo 2 del presente artículo no podrán ser invocadas por ninguna persona si durante el transporte se hubiera hecho cargo de las mercancías con conocimiento de su carácter peligroso.

4. Si, en los casos en que las disposiciones del inciso *b*) del párrafo 2 del presente artículo no se apliquen o no puedan ser invocadas, las mercancías peligrosas llegan a constituir un peligro real para la vida humana o los bienes, podrán ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, cuando las circunstancias lo requieran, sin pago de indemnización, excepto cuando exista la obligación de contribuir a la avería gruesa o cuando el porteador sea responsable de conformidad con las disposiciones del artículo 5.

## PARTE IV. DOCUMENTOS DE TRANSPORTE

*Artículo 14. Expedición del conocimiento de embarque*

1. Cuando el porteador o el porteador efectivo reciba las mercancías y se haga cargo de ellas, el porteador deberá, a petición del cargador, expedir a éste un conocimiento de embarque.

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

3. La firma en el conocimiento de embarque podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier otro medio macánico o electrónico, si ello no es incompatible con las leyes del país en que se expida el conocimiento de embarque.

*Artículo 15. 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 sido facilitados por el cargador;

*b)* El estado aparente de las mercancías;

*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 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 si hubiera más de uno;

*i)* El lugar de expedición del conocimiento de embarque;

*j)* La firma del porteador o de la persona que actúe en su nombre;

*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;

*l)* La declaración mencionada en el párrafo 3 del artículo 23; y

*m)* La declaración, si procede, de que las mercancías se transportarán o podrán transportarse sobre cubierta.

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 del presente artículo, se consignará 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". Cuando el cargador solicite un conocimiento de embarque con la estampilla "embarcado", el porteador podrá, para atender a 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 documento como conocimiento de embarque, a condición de que se ajuste, sin embargo, a los requisitos establecidos en el párrafo 6 del artículo 1.

*Artículo 16. 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 – u otra persona que expida el conocimiento de embarque en su nombre – sabe o 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 o esa otra persona hará incluir en el conocimiento de embarque una reserva en la que se especifiquen esas inexactitudes, los motivos de sospecha o la ausencia de medios razonables para verificar esos datos.

2. Cuando el porteador u otra persona que expida el conocimiento de embarque en su nombre no haga constar en el conocimiento de embarque el estado aparente de las mercancías, se entenderá que ha indicado en el conocimiento de embarque que las mercancías estaban en buen estado aparente.

3. Excepto en lo concerniente a los datos acerca de los cuales se 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. Un conocimiento de embarque en el que 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 15, o no se especifiquen derechos de almacenaje incurridos en el puerto de carga pagaderos por el consignatario, constituirá presunción, salvo prueba en contrario, de que el consignatario no tiene que pagar ningún flete ni derechos de almacenaje. Sin embargo, no se admitirá al porteador la prueba en contrario cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido a un tercero, incluso un consignatario, que haya procedido de buena fe basándose en la ausencia de tal indicación en el conocimiento de embarque.

*Artículo 17. Garantías por parte del cargador*[5]

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 toda pérdida que resulte de inexactitudes en esos datos. El cargador seguirá siendo responsable aun cuando el conocimeinto 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. Las cartas de garantía o pactos en virtud de los cuales el cargador se comprometa a indemnizar al porteador de las pérdidas 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, serán nulos y no tendrán efecto alguno respecto de un tercero, incluso un consignatario, al que se haya transferido el conocimiento de embarque.

3. Esas cartas de garantía o esos pactos serán válidos respecto del cargador, a menos que 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, tenga la intención de perjudicar a un tercero, incluso un consignatario, que actúe basándose en la descripción de las mercancías que se hace en el conocimiento de embarque. Si en ese último caso la reserva omitida se refiere a datos facilitados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque, el porteador no tendrá derecho a la indemnización del cargador prevista en el párrafo 1 del presente artículo.

4. En el caso de fraude intencional 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 las pérdidas en que haya incurrido un tercero, incluso un consignatario, que haya obrado basándose en la descripción de las mercancías que se hacía en el conocimiento de embarque expedido.

*Artículo 18. 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, ese 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.

PARTE V. RECLAMACIONES Y ACCIONES

*Artículo 19. Aviso de pérdida, daños o demora*

1. A menos que el consignatario dé al porteador aviso de pérdida o daño por escrito especificando la naturaleza general de dicha pérdida o daño, a más tardar el día siguiente al de la entrega de las mercancías al consignatario, esa entrega establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que la entrega de las mercancías por el porteador se hizo tal como aparecen descritas en el documento de transporte y, si no se hubiese expedido ese documento, en buenas condiciones.

2. Cuando las pérdidas o daños no sean aparentes, se aplicarán según corresponda las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo, si no se ha dado aviso por escrito dentro de un plazo de 15 días consecutivos contado a partir del día siguiente al de la entrega de las mercancías al consignatario.

3. Si en el momento de la entrega al consignatario el estado de las mercancías ha sido objeto de un examen o inspección conjuntos por las partes, no se requerirá el aviso por escrito de las pérdidas o daños que se hayan comprobado en tal examen o inspección.

4. En caso de pérdida o daños ciertos o presuntos, el porteador y el consignatario se darán todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos.

5. No se pagará ninguna compensación por demora en la entrega a menos que se haya dado aviso por escrito al porteador dentro de un plazo de veintiún días consecutivos contado a partir del día siguiente al de la entrega de las mercancías al consignatario.

6. Si las mercancías han sido entregadas por un porteador efectivo, todo aviso que se dé al porteador efectivo en virtud del presente artículo tendrá el mismo efecto que tendría si hubiera sido dado al porteador, y todo aviso que se dé al porteador también tendrá el mismo efecto que tendría si hubiera sido dado al porteador efectivo.

*Artículo 20. Prescripción de las acciones*

1. Toda acción relativa al transporte con arreglo al presente Convenio prescribirá si no se ha iniciado un procedimiento ante los tribunales judiciales o arbitrales dentro del plazo de dos años.

2. El plazo de prescripción comenzará el día en que el porteador entregue las mercancías o parte de ellas, y, en los casos en que no se entreguen mercancías, el último día en que deban entregarse.

[5] Varias delegaciones opinaban que el artículo 17 debía consistir en el párrafo 1 solamente y que debían suprimirse los párrafos 2, 3 y 4.

3. El día en que comienza el plazo de prescripción no estará incluido en el plazo.

4. La persona a quien se oponga una reclamación podrá, en cualquier momento durante el plazo de prescripción, prorrogarlo mediante declaración por escrito hecha al reclamante. Dicha declaración podrá ser reiterada.

5. La acción de indemnización de una persona considerada responsable podrá ejercerse incluso después de expirado el plazo de prescripción establecido en los párrafos precedentes, siempre que se ejerza dentro del plazo previsto por la ley del Estado en que se inicie el procedimiento. Ello no obstante, el plazo concedido no será nunca inferior a 90 días a partir del día en que la persona que ejerza la acción de indemnización haya llegado a un acuerdo sobre la reclamación o se le haya notificado la acción entablada contra ella.

*Artículo 21. Jurisdicción*

1. En todo procedimiento judicial relativo al transporte de mercancías con arreglo al presente Convenio el demandante podrá, a su opción, entablar la demanda ante un tribunal que, conforme al derecho del Estado[6] en que esté situado el tribunal, sea competente y dentro de cuya jurisdicción esté situado uno de los lugares o puertos siguientes:

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

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

*c*) El puerto de carga o el puerto de descarga; o

*d*) Cualquier otro lugar designado con ese objeto en el contrato de transporte.

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

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

3. No podrá incoarse ningún procedimiento judicial en relación con el contrato de transporte en un lugar distinto de los especificados en el párrafo 1 ó 2 del presente artículo. Las disposiciones de este párrafo no constituirán óbice para la jurisdicción de los Estados contratantes en relación con medidas provisionales o cautelares.

4. *a*) Cuando se haya interpuesto una acción ante un tribunal competente con arreglo al párrafo 1 ó 2 del presente artículo, o cuando tal tribunal haya dictado fallo, no podrá iniciarse ninguna nueva acción entre las mismas partes y por las mismas razones a menos que el fallo dictado por el tribunal ante el que se planteó la primera acción no pueda ejecutarse en el país en que se entable el nuevo procedimiento;

*b*) A los efectos del presente artículo no se considerará que la solicitud de medidas en orden a la ejecución de un fallo equivale a entablar una nueva acción;

*c*) A los efectos del presente artículo no se considerará que el traslado de una acción a otro tribunal del mismo país equivale a entablar una nueva acción.

5. No obstante lo dispuesto en los párrafos precedentes, surtirá efecto todo acuerdo concluido por las partes, después de formularse una reclamación basada en el contrato de transporte, en el que se designe el lugar en que el demandante pueda entablar la acción.

*Artículo 22. Arbitraje*

1. Con sujeción a lo dispuesto en el presente artículo, las partes podrán convenir por escrito en que se sometan a arbitraje las controversias relativas al transporte de mercancías con arreglo al presente Convenio que puedan surgir.

2. Cuando un contrato de fletamento contenga una estipulación según la cual las controversias que se susciten en relación con ese contrato serán sometidas a arbitraje y un conocimiento de embarque expedido en virtud del contrato de fletamento no contenga una anotación especial en la que se establezca que esa estipulación será obligatoria para el tenedor del conocimiento, el porteador no podrá invocar la estipulación contra un tenedor que hubiese adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.

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

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

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

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

iii) El puerto de carga o el puerto de descarga;

*b*) Cualquier lugar designado con ese objeto en la cláusula o acuerdo de arbitraje.

4. El árbitro, o el tribunal arbitral, aplicará las normas del presente Convenio.

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

[6] Un número considerable de delegaciones se pronunciaron a favor de agregar la palabra "Contratante" después de "Estado".

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

## PARTE VI. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

### *Artículo 23. Estipulaciones contractuales*

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

2. No obstante las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo, el porteador podrá aumentar su responsabilidad y sus obligaciones conforme al presente Convenio.

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

4. Cuando el titular de las mercancías haya sufrido un perjuicio como consecuencia de una estipulación que sea nula en virtud del presente artículo, o como consecuencia de la omisión de la declaración mencionada en el párrafo 3 del presente artículo, el porteador pagará una indemnización de la cuantía necesaria para resarcir plenamente al titular, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, de toda pérdida o todo daño de las mercancías y de la demora en la entrega. Además, el porteador pagará una indemnización por los gastos que haya efectuado el titular para hacer valer su derecho; sin embargo, los gastos efectuados para ejercer la acción a que da derecho la disposición anterior se determinarán con arreglo al derecho del Estado en que se interponga la demanda.

### *Artículo 24. Avería gruesa*

1. Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de las disposiciones relativas al ajuste de la avería gruesa contenidas en el contrato de transporte o en las leyes nacionales.

2. Con la excepción del artículo 20, las disposiciones del presente Convenio relativas a la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías determinarán también si el consignatario puede negarse a contribuir a la avería gruesa y la obligación del porteador de resarcir al consignatario respecto de cualquier contribución a la avería gruesa o de cualquier salvamente que se haya pagado.

### *Artículo 25. Otros convenios*

1. El presente Convenio no modificará ni los derechos ni las obligaciones del porteador, el porteador efectivo y sus empleados y agentes previstos en los convenios internacionales o en las leyes nacionales que se refieran a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima.

2. No se incurrirá en responsabilidad con arreglo a las disposiciones del presente Convenio por el daño ocasionado por un incidente nuclear si el explotador de una instalación nuclear es responsable de dicho daño:

*a*) Con arreglo a la Convención de París de 29 de julio de 1960 sobre responsabilidad de terceros en materia de energía nuclear, enmendada por el Protocolo Adicional de 28 de enero de 1964, o a la Convención de Viena sobre responsabilidad civil por daños nucleares, de 21 de mayo de 1963; o

*b*) En virtud de las leyes nacionales que rijan la responsabilidad por daños de esta naturaleza, siempre que estas leyes sean tan favorables en todos sus aspectos a las personas que puedan sufrir ese daño como la Convención de París o la de Viena.

3. No se incurrirá en responsabilidad con arreglo a las disposiciones del presente Convenio por la pérdida, los daños o la demora en la entrega del equipaje de que deba responder el porteador en virtud de una convención internacional o de una ley nacional relativa al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje.

## C. TEXTO DE LAS DISPOSICIONES DEL PROYECTO DE CONVENIO SOBRE EL TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS RELATIVAS A LA APLICACION, LAS RESERVAS Y OTRAS CLAUSULAS FINALES PREPARADAS POR EL SECRETARIO GENERAL

**Documentos A/CONF.89/6 y Add.1 y 2**

### *Documento A/CONF.89/6*

*[Original: inglés]*
*[22 de agosto de 1977]*

INDICE


| | Página |
|---|---|
| INTRODUCCIÓN | 12 |
| PROYECTO DE ARTÍCULOS | 13 |
| Artículo [ ]. Depositario | 13 |
| Artículo [ ]. Aplicación | 13 |
| Artículo [ ]. Fecha de aplicación | 13 |
| Artículo [ ]. Firma, ratificación [aceptación, aprobación], adhesión | 13 |
| Artículo [ ]. Reservas | 14 |
| Artículo [ ]. Entrada en vigor | 14 |
| Artículo [ ]. Transporte interno | 16 |
| Artículo [ ]. Transporte multimodal | 16 |
| Artículo [ ]. Denuncia | 17 |


INTRODUCCIÓN

1. En el noveno período de sesiones de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, el Secretario General presentó a esta Comisión el proyecto de disposiciones relativas a la aplicación, reservas y otras cláusulas finales concernientes al proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías[1]. La Comisión examinó este proyecto de disposiciones junto con el proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías, preparado por el Grupo de Trabajo de la Comisión sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo. En el informe de la Comisión sobre la labor realizada en su noveno período de sesiones se da cuenta de los debates de la Comisión[2]. Al término de sus deliberaciones, la Comisión no aprobó disposición alguna relativa a la aplicación, reservas y otras cláusulas finales, sino que pidió al Secretario General que preparara un proyecto de disposiciones sobre la base de las presentadas a la Comisión y que incorporase las observaciones hechas durante las deliberaciones de ésta y distribuyese este proyecto de disposiciones, junto con el proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías aprobado por la Comisión a los gobiernos y organizaciones internacionales interesadas para que formulasen observaciones y propuestas[3]. Las disposiciones que figuran en el presente documento se prepararon en cumplimiento de esa petición.

2. El informe de la Comisión sobre la labor realizada en su noveno período de sesiones fue examinado por la Asamblea General en su trigésimo primer período de sesiones, en el que aprobó la resolución 31/100 de 15 de diciembre de 1976, titulada "Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías". Tras decidir la convocación de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, en virtud del párrafo 3 de la resolución se remitió a la Conferencia el texto del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías aprobado por la Comisión, junto con los proyectos de disposiciones sobre aplicación, reservas y otras cláusulas finales que prepararía el Secretario General. De conformidad con el párrafo 4 de la resolución, el Secretario General distribuyó en una nota verbal de fecha 26 de enero de 1977 y una carta de fecha 16 de febrero de 1977, el proyecto de convenio, junto con los proyectos de disposiciones sobre aplicación, reservas y otras cláusulas finales, a los gobiernos y las organizaciones internacionales interesadas para que formularan observaciones y propuestas.

3. En relación con los proyectos de disposiciones que se enuncian en este documento se advertirá que determinadas variantes del proyecto de artículo sobre la "entrada en vigor" hacen que la entrada en vigor del convenio dependa del tonelaje de la flota mercante de un Estado contratante. Este tonelaje se determina mediante referencia a ciertos cuadros estadísticos contenidos en el Registro de Transporte Marítimo de Lloyd (*Lloyd's Register of Shipping*). La Secretaría ha preguntado al Registro de Transporte Marítimo de Lloyd sobre el método usado para compilar estos cuadros, su formato y la fecha de publicación del registro, y ha recibido la información siguiente:

*a*) Los cuadros estadísticos se basan principalmente en los datos anotados en los registros de los buques y se complementan con cualesquiera datos publicados sobre buques pequeños. Los datos se guardan en una computadora y se actualizan diariamente. Se recogen datos de todas las fuentes fidedignas conocidas, incluidas las autoridades gubernamentales, los armadores y los astilleros. Los datos se examinan y evalúan para asegurar su exactitud.

*b*) El Registro de Transporte Marítimo de Lloyd no puede estar seguro de que las categorías de buques mercantes que actualmente aparecen en el cuadro 2 permanecerán idénticas en las futuras publicaciones de los cuadros, pues el desarrollo tecnológico de la construcción naval puede exigir cambios. No obstante, en el momento actual no se prevén cambios radicales en estas categorías.

*c*) El Registro se publica anualmente en octubre o noviembre de cada año. Las cifras contenidas en cada

[1] A/CN.9/115 y Add.1.
[2] Véase *Documentos Oficiales de la Asamblea General, trigésimo primer período de sesiones, Suplemento No. 17*, anexo I.
[3] *Ibid., Suplemento No. 17*, párr. 44.

número publicado se refieren al 1° de julio del año de su publicación.

Los extractos pertinentes de los cuadros estadísticos que figuran en el Registro de Transporte Marítimo de Lloyd correspondiente a 1977 se presentarán a la Conferencia en el documento A/CONF.89/6/Add.1.

4. Se advertirá también que la variante D del proyecto de artículo sobre la "entrada en vigor" hace que la entrada en vigor del Convenio dependa del volumen de carga marítima internacional con que participan los Estados que lleguen a ser partes en el Convenio. Este volumen se calcula mediante referencia a cuadros estadísticos que figuran en el *Statistical Yearbook* de las Naciones Unidas. Los extractos pertinentes de los cuadros estadísticos que figuran en el *Statistical Yearbook* correspondiente a 1976 se presentarán a la Conferencia como documento A/CONF.89/6/Add.2.

## Proyecto de artículos

### *Artículo [ ]. Depositario*

El Secretario General de las Naciones Unidas queda designado depositario del presente Convenio.

### *[ Artículo [ ]. Aplicación]*[4]

1. Todo Estado contratante integrado por dos o más unidades territoriales en las que [, con arreglo a su Constitución,][5] sean aplicables distintos sistemas jurídicos en relación con las materias objeto del presente Convenio, podrá declarar en el momento de la firma, ratificación, [aceptación, aprobación][6] o adhesión, que el presente Convenio se aplicará a todas sus unidades territoriales o sólo a una o varias de ellas, y podrá rectificar su declaración en cualquier momento mediante otra declaración.

2. Las declaraciones hechas en el momento de la firma estarán sujetas a confirmación al momento de la ratificación, [aceptación o aprobación] del Convenio.

3. Las declaraciones hechas con arreglo al párrafo 1 del presente artículo y la confirmación de las declaraciones hechas con arreglo al párrafo 2 del presente artículo se harán constar por escrito y deberán notificarse al depositario.

4. Las declaraciones indicarán expresamente las unidades territoriales a las que se aplica el Convenio.

5. Las declaraciones hechas con arreglo al párrafo 1 del presente artículo surtirán efecto desde la entrada en vigor del presente Convenio para el Estado de que se trate, salvo las declaraciones que sean notificadas al depositario después de dicha entrada en vigor. Estas últimas declaraciones surtirán efecto en la fecha en que el depositario reciba su notificación. Si en la notificación de estas declaraciones se indica que han de surtir efecto en una fecha especificada en la misma y dicha fecha es posterior a la fecha en que la notificación es recibida por el depositario, las declaraciones surtirán efecto en dicha fecha posterior.

6. Si el Estado contratante mencionado en el párrafo 1 del presente artículo no hace ninguna declaración en el momento de la firma, ratificación [aceptación, aprobación] o adhesión, el Convenio surtirá efectos en todas las unidades territoriales de ese Estado.]

### *Artículo [ ]. Fecha de aplicación*

Cada Estado contratante aplicará las disposiciones del presente Convenio a los contratos de transporte que se celebren en la fecha de entrada en vigor del presente Convenio y posteriormente respecto de ese Estado.

### *Artículo [ ]. Firma, ratificación [aceptación, aprobación], adhesión*

1. El presente Convenio estará abierto a la firma por todos los Estados hasta . . .[7] en la Sede de las Naciones Unidas, Nueva York.

2. El presente Convenio estará sujeto a ratificación, [aceptación o aprobación] por los Estados signatarios.

3. Después de . . .,[7] este Convenio estará abierto a la adhesión por todos los Estados que no sean Estados signatarios.

4. Los instrumentos de ratificación [aceptación, aprobación] y adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

### *Artículo [ ]. Reservas*

1. Todo Estado podrá, en el momento de la firma, ratificación, [aceptación, aprobación] o adhesión, formular una o más de las siguientes reservas:

*a*) . . .

*b*) . . .

---

[4] Este artículo se basa en el artículo 31 de la Convención sobre la prescripción en materia de compraventa internacional de mercaderías, firmada en Nueva York en 1974 (véase *Documentos Oficiales de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías* (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.74.V.8), pág. 107, documento A/CONF.63/15). En el noveno período de sesiones de la Comisión, durante el examen del proyecto de disposiciones relativas a la aplicación, reservas y otras cláusulas finales presentado a la Comisión, el representante de un Estado federal opinó que un artículo como el presente era innecesario y el representante de otro Estado Federal manifestó que tal artículo plantearía dificultades en relación con la Constitución de su país. Por consiguiente, se ha colocado todo el artículo entre corchetes para indicar que su utilidad está en tela de juicio.

[5] El presente párrafo 1 se inspira en el párrafo 1 del artículo 31 de la Convención sobre la prescripción en materia de compraventa internacional de mercaderías, y las palabras "con arreglo a su Constitución" aparecen en dicho párrafo. No obstante, tal vez estas palabras resulten innecesarias para los fines del proyecto de convenio y, en consecuencia, se colocan entre corchetes.

[6] En el proyecto de artículo que se incluye a continuación y en el que se define el método mediante el cual se expresará el consentimiento de un Estado a quedar obligado por el presente Convenio (es decir, el "artículo [ ]. Firma, ratificación [, aceptación, aprobación] o adhesión"), se deja abierta la decisión sobre la conveniencia de incluir la aceptación y la aprobación como métodos autorizados de expresar el consentimiento. En consecuencia, en dicho proyecto de artículo y en todos los demás proyectos de artículo, las palabras "aceptación" y "aprobación" que siguen a la palabra "ratificación" se colocan entre corchetes.

[7] Se insertará la misma fecha.

2. No se podrán formular otras reservas al presente Convenio que las enunciadas en el párrafo 1 del presente artículo.

3. Las reservas formuladas en el momento de la firma deberán confirmarse en el acto de la ratificación [aceptación o aprobación].

4. Las reservas formuladas con arreglo al párrafo 1 del presente artículo y la confirmación de las reservas efectuadas con arreglo al párrafo 3 del presente artículo deberán hacerse por escrito y notificarse al depositario.

5. Todo Estado que haya formulado una reserva al presente Convenio podrá retirarla en cualquier momento mediante el envío de una notificación al depositario. Este retiro comenzará a surtir efecto en la fecha en que el depositario reciba la notificación. Si la notificación indica que el retiro de una reserva ha de surtir efecto desde la fecha que allí se especifique, y esa fecha es posterior a aquella en que el depositario recibe la notificación, el retiro surtirá efecto en la fecha indicada en la notificación.

*Artículo [ ]. Entrada en vigor*

*Variante A*

1. El presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración de un año contado desde la fecha de depósito del . . .,[8] instrumento de ratificación [, aceptación, aprobación] o adhesión.

2. Para cada Estado que llegue a ser Parte Contratante del presente Convenio después de la fecha de depósito del . . .,[9] instrumento de ratificación [, aceptación, aprobación] o adhesión, el presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración de un año contado desde la fecha en que se depositó el instrumento pertinente en nombre de ese Estado.

*Variante B*

1. El presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración de un año contado desde la fecha en que no menos de . . . Estados, cuyas flotas mercantes representen en conjunto como mínimo el . . . % del tonelaje bruto de las flotas mundiales, hayan llegado a ser Estados Contratantes en ella de conformidad con el artículo[ ][10].

2. A los efectos del párrafo 1 del presente artículo, se considerará que el tonelaje bruto de un Estado Contratante y el tonelaje bruto de las flotas mercantes del mundo son los que figuran [en el Registro de Transporte Marítimo Lloyd, Cuadros Estadísticos 197 . . . Cuadro 1, relativo a las flotas mercantes del mundo][11] [en la edición del Registro de Transporte Marítimo Lloyd, Cuadros Estadísticos, cuadro 1, relativo a las flotas mercantes del mundo, que se haya publicado en la fecha más reciente antes de aquella en que haya llegado a ser Parte Contratante el último Estado Contratante computable a los efectos del párrafo 1 del presente artículo][12].

3. Respecto de cada Estado que llegue a ser Parte Contratante en el presente Convenio en el curso del año a que se se hace referencia en el párrafo 1 del presente artículo, o después de expirado el mismo, el presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración de un año contado a partir de la fecha en que se depositó el instrumento pertinente en nombre de ese Estado.

*Variante C*

1. El presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración de un año contado desde la fecha en que no menos de . . . Estados, incluidos . . . Estados cada una de cuyas flotas mercantes tenga como mínimo . . . toneladas brutas, hayan llegado

[8] Se incluirá la cifra que corresponda.

[9] Se incluirá la misma cifra que en el párrafo 1.

[10] Este párrafo se inspira en el criterio adoptado en el artículo 17 del Convenio Internacional sobre arqueo de buques, firmado en Londres en 1969, y en el artículo 49 de la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, firmada en Ginebra en 1974.

[11] Esta variante de disposición se inspira en el criterio adoptado en el artículo 49 de la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, firmado en Ginebra en 1974. El texto del párrafo 1) del artículo 49 es el siguiente:

"1) La presente Convención entrará en vigor seis meses después de la fecha en que al menos 24 Estados, cuyo tonelaje represente en conjunto como mínimo el 25 % del tonelaje mundial, hayan llegado a ser Partes Contratantes en ella conforme al artículo 48. A los efectos del presente artículo, se considerará que el tonelaje es el que figura en el Registro de Transporte Marítimo Lloyd, Cuadros Estadísticos 1973, cuadro 2, "*World fleets – analysis by principal types*", en lo que respecta a los buques de carga general (incluidos los buques de carga/pasaje) y los buques portacontenedores (completamente celulares), excluida la flota de reserva de los Estados Unidos y las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos."

Cabe notar que en el informe de la Conferencia de Plenipotenciarios sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, volumen II, (TD/CODE/13/Add.1, segunda parte), figuran las estadísticas relativas al tonelaje extraídas del Registro de Transporte Marítimo Lloyd, Cuadros Estadísticos 1973, cuadro 2, "*World fleets – analysis by principal types*", junto con una nota explicativa. En una nota de pie de página al artículo 49 de la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas se hace referencia a estas estadísticas según figuran en el documento TD/CODE/13/Add.1, segunda parte.

[12] Respecto del uso del Registro de Transporte Marítimo Lloyd (*Lloyd's Register of Shipping*) hecho en este párrafo, cabe advertir lo siguiente:

1) En algunas convenciones respecto de las cuales el Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental ejerce las funciones de depositario (por ejemplo, el artículo 17 del Convenio Internacional sobre arqueo de buques, de 1969; y en algunos convenios de índole marítima adoptados por la OIT (por ejemplo, el artículo 15 de la Convención 133 de 1970: Convenio relativo al alojamiento de la tripulación a bordo) figuran disposiciones según las cuales la entrada en vigor depende del hecho de que los Estados contratantes posean una flota mercante con una cantidad específica de toneladas, pero no se indica la forma en que se habrá de determinar ese tonelaje. En respuesta a preguntas formuladas por la Secretaría, las secretarías de la OCMI y la OIT han indicado que, para los efectos de las disposiciones mencionadas en materia de entrada en vigor, el tonelaje se determina con arreglo a los datos estadísticos que figuran en el Registro de Transporte Marítimo Lloyd. Cabe advertir también que estadísticas tales como la "*Merchant Shipping fleet*", contenida en el Anuario Estadístico de las Naciones Unidas, 1975, cuadro 158 (págs. 497 a 500), proceden del Registro de Transporte Marítimo Lloyd (*Lloyd's Register of Shipping*).

2) En respuesta a la pregunta hecha por la Secretaría al Registro de Transporte Marítimo Lloyd acerca de la posible utilización de sus cuadros estadísticos para los efectos de determinar el tonelaje, esa institución sugirió que tal vez se podría estudiar la posibilidad de determinar el tonelaje de la flota mercante de un Estado Contratante no con referencia al cuadro 1 ("*Merchant fleets of the world*"), sino con referencia al cuadro 2 ("*World fleets analysis by principal types*"). La referencia al cuadro 2 puede ser adecuada si se considera que solamente el tonelaje de algunos tipos de buques mercantes será pertinente para el cálculo del tonelaje de la flota mercante de un Estado a los efectos de las disposiciones relativas a la entrada en vigor.

a ser Partes Contratantes en ella de conformidad con el artículo [ ][13].

2. A los efectos del párrafo 1 del presente artículo, se considerará que el tonelaje bruto de la flota mercante de un Estado Contratante es el tonelaje [que figura en el Registro de Transporte Marítimo Lloyd, Cuadros Estadísticos, 197 . . . , cuadro 1, relativo a las flotas mercantes del mundo][14] [que figura respecto de un Estado Contratante en la edición del Registro de Transporte Marítimo Lloyd, Cuadros Estadísticos, cuadro 1, relativo a las flotas mercantes del mundo, que se haya publicado en la fecha más reciente antes de aquella en que ese Estado haya llegado a ser Parte Contratante].

3. Respecto de cada Estado que llegue a ser Parte Contratante en el presente Convenio en el curso del año a que se hace referencia en el párrafo 1 del presente artículo, o después de expirado el mismo, el presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración de un año contado a partir de la fecha en que se depositó el instrumento pertinente en nombre de ese Estado[15].

*Variante D*[16]

1. El presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración de un año contado desde la fecha en que no menos de . . . Estados, en cuyos puertos se carguen o descarguen no menos del . . . % del peso total de las mercancías cargadas o descargadas en el transporte marítimo internacional, hayan llegado a ser Estados Contratantes de conformidad con el artículo [ ].

2. A los efectos del párrafo 1 del presente artículo, se considerará que el peso total de las mercancías cargadas y descargadas en el transporte marítimo internacional y el peso de las mercancías cargadas y descargadas en el transporte marítimo internacional en los puertos de un Estado Contratante son los que [figuran en el Anuario Estadístico de las Naciones Unidas, 197 . . . , cuadro . . . , *"Analysis of goods loaded and unloaded in international sea-borne shipping"*, para el año 197 . . . ] [figuran, respecto del último año para el que se disponga de estadísticas, en el Anuario Estadístico de las Naciones Unidas publicado en la fecha más reciente antes de aquella en el que el último Estado Contratante computable a los efectos del párrafo 1 llegue a ser Parte Contratante, en el Cuadro titulado "*Analysis of goods loaded and unloaded in international sea-borne shipping*"][17].

3. Respecto de cada Estado que llegue a ser Parte Contratante en el presente Convenio en el curso del año a que se hace referencia en el párrafo 1 del presente artículo, o después de expirado el mismo, el presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración de un año contado a partir de la fecha en que se depositó el instrumento pertinente en nombre de ese Estado.

*Variante X*

[3.] [4.][18] Todo Estado que sea parte en el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924 (Convenio de 1924), cuando llegue a ser Parte Contratante en el presente Convenio, notificará al Gobierno de Bélgica, en su calidad de depositario del Convenio de 1924, su denuncia de dicho Convenio, con objeto de que el Convenio de 1924 deje de surtir efecto con

---

[13] Este párrafo se inspira en el criterio aplicado en el artículo 13 del Protocolo por el que se modifica el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materias de conocimientos, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, Bruselas, 23 de febrero de 1968; el artículo 11 de la Convención internacional sobre la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques de mar, firmado en Bruselas en 1957 y el artículo 15 del Convenio internacional de responsabilidad civil por daños causados por contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, firmado en Bruselas el 29 de noviembre de 1969.

[14] Esta variante de disposición es idéntica en el fondo a la primera variante de disposición del párrafo 2 de la variante B.

[15] Este párrafo es idéntico al párrafo 3 de la variante B.

[16] Esta variante se ha redactado en respuesta a una petición hecha en el noveno período de sesiones de la Comisión durante el examen del proyecto de disposiciones relativas a la aplicación, reservas y otras cláusulas finales (A/CN.9/115 y Add.1) en el sentido de que se añadiera una variante de disposición en la que se hiciera depender la entrada en vigor del volumen de carga marítima internacional con que participan los Estados que lleguen a ser partes en el Convenio.

[17] La Oficina de Estadística del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas publica anualmente el Anuario Estadístico de las Naciones Unidas (*United Nations Statistical Yearbook*). En este anuario figura un cuadro titulado "*Analysis of goods loaded and unloaded in international sea-borne shipping*" (Análisis de las mercancías cargadas y descargadas en el transporte marítimo internacional"), en el que se establecen en toneladas métricas el peso de las mercancías cargadas y el de las mercancías descargadas. Las estadísticas de las mercancías cargadas y de las mercancías descargadas también se analizan y se presentan con arreglo a las categorías de *petroleum* (petróleo) y *dry cargo* (carga seca) con lo que se dispone de estadísticas respecto del peso del petróleo y de la carga seca cargados y descargados.

Las cifras correspondientes a las mercancías cargadas y descargadas representan el peso de las mercancías (incluido el embalaje) del comercio exterior cargadas y descargadas por buques marítimos de todas las banderas en los puertos de los países de que se trate. Se excluyen las cifras correspondientes a las siguientes categorías de mercancías: combustible, provisiones de abordo, lastre y mercancías transbordadas (mercancías transbordadas de un buque importador a un buque exportador). Se incluyen las mercancías descargadas en almacenes de depósito o cargadas desde ellos. El cuadro abarca las mercancías cargadas y descargadas durante el año civil y contiene estadísticas respecto de todos los países del mundo.

Las siguientes consideraciones son pertinentes al posible uso de este cuadro para los efectos de esta variante de disposición:

*a*) Como es lógico, el cuadro no contiene estadísticas respecto de los Estados sin litoral. Por lo tanto, la adhesión al convenio de Estados sin litoral únicamente influirá en la entrada en vigor del Convenio como contribución al número de Estados contratantes a que se hace referencia en el párrafo 1.

*b*) Respecto de algunos años, las estadísticas disponibles para ciertos Estados son provisionales y pueden variar en ediciones posteriores del Anuario cuando se dispone de las cifras definitivas.

*c*) Aunque, en general, las cifras se presentan de manera uniforme, no siempre sucede así; por ejemplo, en algunos casos, el período abarcado no es el año civil correspondiente; en otros casos, están excluidas mercancías que normalmente se incluyen, tales como los animales vivos y la madera; en otros casos, se incluyen mercancías que normalmente se excluyen, tales como el correo, el equipaje de los pasajeros, el combustible y los metales preciosos.

El último número del Anuario, que es el correspondiente a 1975, contiene como cuadro 160 el "*Analysis of goods loaded and unloaded in international sea-borne shipping*". Las estadísticas que figuran en dicho cuadro corresponden a los años 1972 y 1973.

[18] En las variantes X y Y se enumerarían los dos párrafos de cada una de las variantes 3 y 4 si se aprobara la precedente variante A, y 4 y 5 si se aprobaran las variantes B, C o D

respecto a ese Estado simultáneamente con la entrada en vigor del presente Convenio con respecto a ese mismo Estado. A los efectos de este párrafo y antes de la fecha en que se deposite en poder del Secretario General de las Naciones Unidas el último instrumento de ratificación [, aceptación, aprobación] o adhesión exigido en el párrafo 1 del presente artículo para que el presente Convenio entre en vigor, todo Estado podrá pedir al Gobierno de Bélgica que considere que la denuncia del Convenio de 1924 por ese Estado se recibió el primer día del mes siguiente a aquella fecha[19].

[4.] [5.] Cuando se deposite el último instrumento de ratificación [, aceptación, aprobación] o adhesión exigido en el párrafo 1 del presente artículo para la entrada en vigor del presente Convenio, el depositario del presente Convenio informará al Gobierno de Bélgica, en su calidad de depositario del Convenio de 1924, de la fecha en que se efectuó dicho depósito y de los nombres de los Estados Contratantes del Convenio en dicha fecha.

*Variante Y*[20]

[3.] [4.] Todo Estado que sea parte en el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924 (Convenio de 1924), en el momento de convertirse en Parte Contratante del presente Convenio, notificará al Gobierno de Bélgica, en su calidad de depositario del Convenio de 1924, su denuncia de dicho Convenio, junto con una declaración de que esta denuncia surtirá efecto a partir de la fecha en que el presente Convenio entre en vigor con respecto a dicho Estado.

[4.] [5.] Con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, cuando el presente Convenio entre en vigor su depositario notificará al Gobierno de Bélgica, en su calidad de depositario del Convenio de 1924, la fecha de esta entrada en vigor y los nombres de los Estados Contratantes con respecto a los cuales el Convenio haya entrado en vigor.

[5.] [6.][21] Las disposiciones del párrafo [3] [4] del presente artículo se aplicarán, correspondientemente, a los Estados partes en el Protocolo firmado el 23 de febrero de 1968 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.

*Artículo [ ]. Transporte interno*

Los Estados Contratantes podrán aplicar también las normas del presente Convenio al transporte interno, mediante su legislación nacional[22].

*Artículo [ ]. Transporte multimodal*

*Variante A*[23]

1. A reserva del párrafo 3 del presente artículo, las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todos los contratos de transporte de mercancías cuyo cumplimiento requiera que las mercancías sean transportadas por mar entre dos Estados diferentes, pero se aplicará solamente en la medida en que el transporte sea marítimo.

2. El presente Convenio se aplicará a dicho transporte marítimo como si el mismo fuera un contrato de transporte marítimo de mercancías entre puertos situados en dos Estados diferentes en el sentido del párrafo 1 del artículo 2 del presente Convenio.

3. La aplicación del presente artículo podrá quedar sin efecto, en relación con cualquier tipo de contrato de transporte de mercancías, por la entrada en vigor de cualquier convenio subsiguiente, si el mismo regula este tipo de contrato y si contiene una disposición que prevea la sustitución del presente Convenio.

*Variante B*[24]

Las disposiciones del presente Convenio no se aplicarán al transporte marítimo de mercancías en relación con un transporte multimodal de mercancías a condición de que el transportista sea responsable de la totalidad del transporte en virtud de un convenio internacional sobre transporte multimodal de mercancías concertado bajo los auspicios de las Naciones Unidas o cualquiera de sus organismos especializados o con arreglo al derecho internacional que lo haga efectivo.

*Variante C*[25]

Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de un convenio internacional relativo a los contratos de transporte de mercancías realizado por dos o más modos de transporte concertado bajo los auspicios de las Naciones Unidas o de cualquiera de sus organismos especializados.

---

[19] La disposición "A los efectos de . . . a aquella fecha" que figura en este párrafo se inspira en el artículo 19 de la Convención sobre el arqueo de buques de navegación interior, firmada en Ginebra en 1966.

[20] Otra variante de las variantes X y Y podría consistir en una disposición en la que se exigiera al Estado que uniese a ese instrumento de ratificación [aprobación, aceptación] o adhesión una notificación adecuada de denuncia del Convenio de Bruselas de 1924, junto con una petición de que el depositario del presente Convenio transmitiese la notificación de denuncia al depositario del Convenio de Bruselas de 1924. Esta disposición exigiría además que el depositario del presente Convenio transmitiese la notificación de denuncia al depositario del Convenio de Bruselas de 1924 a fin de que, respecto del Estado que hiciera la denuncia, ésta surtiera efecto simultáneamente a la entrada en vigor del presente Convenio en relación con dicho Estado.

[21] Si se aprobara la variante A, este párrafo llevaría el número 5, y si se aprobaran las variantes B, C o D, llevaría el número 6.

[22] El fondo de esta disposición figuraba en el párrafo 3 del artículo 2 del proyecto de Convenio sobre el transporte marítimo de mercancías, aprobado por el Grupo de Trabajo de la Comisión sobre reglamentación internacional del transporte marítimo. En el debate de este último párrafo, celebrado en el noveno período de sesiones de la Comisión, ésta decidió suprimirlo del artículo 2 e incluirlo en el proyecto de disposiciones relativas a la aplicación, reservas y otras cláusulas finales.

[23] Esta variante fue propuesta por el representante de Australia durante el examen del proyecto de disposiciones relativas a la aplicación, reservas y otras cláusulas finales (A/CN.9/115 y Add. 1) en el noveno período de sesiones de la Comisión.

[24] El representante de la República Federal de Alemania propuso del mismo modo esta variante.

[25] El representante de Noruega propuso del mismo modo esta variante.

*Artículo [ ]. Denuncia*

1. Toda Parte Contratante podrá denunciar el presente Convenio en cualquier momento mediante notificación por escrito al depositario.

2. La denuncia surtirá efecto . . .[26] después de la fecha de recepción de la notificación por el depositario. Cuando en la notificación se establezca un plazo más largo, la denuncia surtirá efecto cuando expire dicho plazo, contado a partir de la fecha en que la notificación haya llegado a poder del depositario.

HECHO en . . ., en un solo original, cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

### *Documento A/CONF.89/6/Add.1*

*[Original: inglés]*
*[14 de diciembre de 1977]*

NOTA DE LA SECRETARÍA PARA SER EXAMINADA CON LAS VARIANTES B Y C DE LAS DISPOSICIONES DEL PROYECTO RELATIVAS A LA ENTRADA EN VIGOR

1. Las disposiciones del proyecto relativas a la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales, preparadas por el Secretario General para el proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías (A/CONF.89/6), incluyen, entre otras, cuatro variantes para el "Artículo [ ]. Entrada en vigor". Según dos de esas variantes, las variantes B y C, es necesario determinar el tonelaje bruto de las flotas mercantes de los Estados contratantes, y dicho tonelaje se habrá de determinar por referencia al Registro de Transporte Marítimo Lloyd, Cuadros Estadísticos (*Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables*), cuadro 1, "Flotas mercantes del mundo" ("*Table 1, Merchant fleets of the world*"). En una nota a la variante B se señala que tal vez, a los efectos de la determinación del tonelaje, no debería considerarse el cuadro 1 de los Cuadros Estadísticos, sino el cuadro 2, "Flotas mundiales–análisis por tipos principales" ("*Table 2, World fleets–analysis by principal types*").

2. A fin de prestar asistencia a la Conferencia en su examen de las variantes B y C, en el anexo al presente documento se reproducen el cuadro 1 y el cuadro 2 del Registro de Transporte Marítimo Lloyd, Cuadros Estadísticos, 1977[27].

3. La Secretaría se ha comunicado con el Registro de Transporte Marítimo Lloyd respecto del método de compilación de dichos cuadros, su formato y la fecha de publicación y ha recibido las siguientes informaciones:

*a*) Los Cuadros Estadísticos se basan principalmente en los datos incorporados al Registro de buques (*Lloyd's Register of Ships*) y se complementan mediante otros datos pubicados. Los datos se archivan en un ordenador electrónico y se actualizan diariamente. Esos datos dimanan de todas las fuentes dignas de confianza conocidas, inclusive autoridades gubernamentales, armadores y constructores navales. Son examinados y evaluados para asegurar su exactitud.

*b*) El Registro de Transporte Marítimo Lloyd no sabe con certeza si las categorías de buques mercantes que figuran actualmente en el cuadro 2 seguirán siendo las mismas en ediciones futuras de los Cuadros, ya que el perfeccionamiento tecnológico de las construcciones navales puede requerir cambios. No obstante, no se contemplan actualmente modificaciones radicales de esas categorías.

*c*) Los Cuadros Estadísticos se publican anualmente en los meses de octubre y noviembre de cada año. Las cifras que figuran en una edición dada son aplicables al 1° de julio del año de publicación.

### *Documento A/CONF.89/6/Add.2*

*[Original: inglés]*
*[4 de noviembre de 1977]*

NOTA DE LA SECRETARÍA PARA SER EXAMINADA CON LA VARIANTE D DEL PROYECTO DE DISPOSICIONES SOBRE LA ENTRADA EN VIGOR

1. El proyecto de disposiciones relativas a la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales preparadas por el Secretario General para el proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías (A/CONF.89/6) contiene, entre otras cosas, cuatro variantes para el "Artículo [ ]. Entrada en vigor". Una de esas variantes, la variante D, hace depender la entrada en vigor del convenio de los datos contenidos en el cuadro titulado "*Analysis of goods loaded and unloaded in international sea-borne shipping*" ("Análisis de las mercancías cargadas y descargadas en el transporte marítimo internacional"), en el número correspondiente del *United Nations Statistical Yearbook*.

2. En el *United Nations Statistical Yearbook, 1976*, ese análisis figura en el cuadro 159. A fin de ayudar a la Conferencia a examinar la variante D del proyecto de disposiciones relativas a la entrada en vigor, el cuadro 159 del *United Nations Statistical Yearbook, 1976*, se reproduce en un anexo a la presente nota.

---

[26] Se incluirá el plazo correspondiente.

[27] La Secretaría agradece la autorización de la Sociedad para reproducir el cuadro 1 y el cuadro 2.

ANEXO

TABLE 1

MERCHANT FLEETS OF THE WORLD

| FLAG | STEAMSHIPS | | MOTORSHIPS | | TOTAL STEAMSHIPS AND MOTORSHIPS | | TOTAL STEAMSHIPS AND MOTORSHIPS |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | No. | Tons Gross | No. | Tons Gross | No. | Tons Gross | Tons Deadweight |
| UNITED KINGDOM | 331 | 15,333,033 | 3,101 | 16,313,318 | 3,432 | 31,646,351 | *51,722,148* |
| ANGUILLA | — | — | 1 | 399 | 1 | 399 | *525* |
| ANTIGUA | — | — | 1 | 149 | 1 | 149 | *182* |
| AUSTRALIA | 49 | 374,368 | 375 | 999,829 | 424 | 1,374,197 | *1,910,403* |
| BAHAMAS | 3 | 41,071 | 106 | 65,246 | 109 | 106,317 | *147,321* |
| BANGLADESH | 12 | 14,635 | 121 | 229,679 | 133 | 244,314 | *347,019* |
| BARBADOS | — | — | 33 | 4,448 | 33 | 4,448 | *514* |
| BELIZE | — | — | 3 | 620 | 3 | 620 | *800* |
| BERMUDA | 8 | 201,646 | 80 | 1,549,869 | 88 | 1,751,515 | *3,040,194* |
| BRITISH SOLOMON IS. | — | — | 9 | 1,746 | 9 | 1,746 | *1,955* |
| BRITISH VIRGIN IS. | — | — | 16 | 4,057 | 16 | 4,057 | *5,335* |
| CANADA | 133 | 1,070,421 | 1,150 | 1,752,527 | 1,283 | 2,822,948 | *3,402,905* |
| CAYMAN IS | 1 | 10,498 | 105 | 113,289 | 106 | 123,787 | *176,418* |
| CYPRUS | 26 | 182,270 | 774 | 2,605,638 | 800 | 2,787,908 | *4,015,428* |
| FALKLAND IS. | — | | 5 | 6,937 | 5 | 6,937 | *4,383* |
| FIJI | 1 | 232 | 32 | 10,647 | 33 | 10,879 | *10,488* |
| GAMBIA | — | — | 5 | 1,608 | 5 | 1,608 | *1,328* |
| GHANA | 6 | 2,459 | 73 | 180,237 | 79 | 182,696 | *208,211* |
| GIBRALTAR | 1 | 271 | 5 | 10,278 | 6 | 10,549 | *15,730* |
| GILBERT IS. | — | — | 2 | 1,333 | 2 | 1,333 | *868* |
| GRENADA | — | — | 2 | 226 | 2 | 226 | *340* |
| GUYANA | 7 | 3,334 | 63 | 12,940 | 70 | 16,274 | *15,180* |
| HONG KONG | 2 | 28,407 | 111 | 581,272 | 113 | 609,679 | *896,350* |
| INDIA | 95 | 246,262 | 471 | 5,235,914 | 566 | 5,482,176 | *8,746,101* |
| JAMAICA | — | — | 7 | 7,075 | 7 | 7,075 | *5,864* |
| KENYA | 3 | 875 | 16 | 14,317 | 19 | 15,192 | *19,883* |
| MALAYSIA | 1 | 17,191 | 178 | 546,475 | 179 | 563,666 | *815,391* |
| MALTA | 3 | 3,885 | 41 | 96,535 | 44 | 100,420 | *141,587* |
| MAURITIUS | — | — | 17 | 37,288 | 17 | 37,288 | *46,055* |
| MONTSERRAT | — | — | 3 | 1,248 | 3 | 1,248 | *1,861* |
| NAURU | — | — | 5 | 48,353 | 5 | 48,353 | *62,014* |
| NEW HEBRIDES | | — | 10 | 12,189 | 10 | 12,189 | *15,085* |
| NEW ZEALAND | 17 | 9,780 | 85 | 189,682 | 102 | 199,462 | *210,587* |
| NIGERIA | — | — | 94 | 335,540 | 94 | 335,540 | *523,446* |
| PAPUA NEW GUINEA | 1 | 274 | 63 | 15,943 | 64 | 16,217 | *15,613* |
| SAINT KITTS-NEVIS | — | — | 1 | 256 | 1 | 256 | *90* |
| SAINT LUCIA | — | — | 3 | 928 | 3 | 928 | *911* |
| SAINT VINCENT | — | — | 25 | 8,428 | 25 | 8,428 | *11,209* |
| SEYCHELLES | — | — | 10 | 59,140 | 10 | 59,140 | *49,676* |
| SIERRA LEONE | — | | 12 | 7,298 | 12 | 7,298 | *8,639* |
| SINGAPORE | 17 | 556,547 | 855 | 6,234,851 | 872 | 6,791,398 | *11,351,841* |
| SRI LANKA | 6 | 3,615 | 31 | 88,966 | 37 | 92,581 | *126,998* |
| TANZANIA | 1 | 359 | 21 | 35,254 | 22 | 35,613 | *42,446* |
| TONGA | — | — | 12 | 14,180 | 12 | 14,180 | *17,117* |
| TRINIDAD & TOBAGO | 4 | 2,782 | 38 | 14,410 | 42 | 17,192 | *10,947* |
| TURKS & CAICOS IS. | — | — | 8 | 2,405 | 8 | 2,405 | *3,700* |
| UGANDA | — | — | 1 | 5,510 | 1 | 5,510 | *9,115* |
| ZAMBIA | — | — | 1 | 5,513 | 1 | 5,513 | *9,110* |
| TOTAL COMMONWEALTH | 728 | 18,104,215 | 8,181 | 37,463,990 | 8,909 | 55,568,205 | *88,169,311* |
| ALBANIA | 4 | 12,247 | 16 | 43,623 | 20 | 55,870 | *74,457* |
| ALGERIA | 7 | 434,618 | 105 | 621,344 | 112 | 1,055,962 | *1,651,315* |
| ANGOLA | — | | 22 | 22,043 | 22 | 22,043 | *26,627* |
| ARGENTINA | 77 | 530,178 | 324 | 1,146,991 | 401 | 1,677,169 | *2,262,170* |
| AUSTRIA | — | — | 11 | 53,284 | 11 | 53,284 | *76,377* |
| BAHRAIN | — | — | 28 | 6,409 | 28 | 6,409 | *4,709* |
| BELGIUM | 7 | 68,129 | 264 | 1,527,360 | 271 | 1,595,489 | *2,437,681* |
| BENIN, PEOPLE'S REP. OF | — | — | 7 | 912 | 7 | 912 | *255* |
| BRAZIL | 83 | 754,248 | 455 | 2,575,703 | 538 | 3,329,951 | *5,335,672* |
| BRUNEI | — | — | 2 | 899 | 2 | 899 | *896* |
| BULGARIA | 4 | 18,247 | 182 | 945,909 | 186 | 964,156 | *1,294,978* |
| BURMA | 8 | 3,440 | 48 | 64,062 | 56 | 67,502 | *76,859* |
| CAMEROON | 1 | 47,527 | 28 | 30,653 | 29 | 78,180 | *116,257* |
| CAPE VERDE REPUBLIC | 2 | 452 | 7 | 3,514 | 9 | 3,966 | *5,187* |
| CHILE | 33 | 80,779 | 110 | 325,192 | 143 | 405,971 | *589,588* |
| CHINA, PEOPLE'S REP OF | 102 | 340,769 | 520 | 3,904,677 | 1,065 | 5,804,159 | *8,588,840* |
| TAIWAN, PROVINCE OF | 26 | 307,318 | 417 | 1,251,395 | | | |
| COLOMBIA | 2 | 6,470 | 50 | 240,770 | 52 | 247,240 | *297,123* |
| COMORO | — | — | 3 | 765 | 3 | 765 | *1,051* |
| CONGO | — | — | 14 | 4,172 | 14 | 4,172 | *483* |
| COSTA RICA | 3 | 1,793 | 11 | 5,018 | 14 | 6,811 | *7,370* |
| CUBA | 7 | 13,741 | 308 | 653,777 | 315 | 667,518 | *839,416* |
| CZECHOSLOVAKIA | — | — | 14 | 148,689 | 14 | 148,689 | *224,794* |
| DENMARK | 31 | 2,360,134 | 1,376 | 2,971,031 | 1,407 | 5,331,165 | *8,367,313* |
| DOMINICAN REPUBLIC | 2 | 1,404 | 18 | 7,065 | 20 | 8,469 | *11,894* |
| ECUADOR | 5 | 44,978 | 50 | 152,266 | 55 | 197,244 | *277,131* |
| EGYPT | 37 | 69,558 | 139 | 338,260 | 176 | 407,818 | *533,387* |

MERCHANT FLEETS OF THE WORLD (*continued*)

| FLAG | STEAMSHIPS | | MOTORSHIPS | | TOTAL STEAMSHIPS AND MOTORSHIPS | | TOTAL STEAMSHIPS AND MOTORSHIPS |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | No. | Tons Gross | No. | Tons Gross | No. | Tons Gross | Tons Deadweight |
| EL SALVADOR | — | — | 2 | 1,987 | 2 | 1,987 | 3,303 |
| EQUATORIAL GUINEA | 1 | 3,070 | — | — | 1 | 3,070 | 3,366 |
| ETHIOPIA | — | — | 18 | 23,989 | 18 | 23,989 | 30,985 |
| FAROE ISLANDS | 1 | 1,036 | 171 | 56,074 | 172 | 57,110 | 32,993 |
| FINLAND | 5 | 7,906 | 332 | 2,254,189 | 337 | 2,262,095 | 3,414,997 |
| FRANCE | 70 | 6,463,733 | 1,257 | 5,150,126 | 1,327 | 11,613,859 | 20,051,782 |
| GABON | — | — | 15 | 98,645 | 15 | 98,645 | 171,025 |
| GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC | — | | 447 | 1,486,838 | 447 | 1,486,838 | 1,950,208 |
| GERMANY, FEDERAL REP OF | 53 | 3,326,938 | 1,922 | 6,265,376 | 1,975 | 9,592,314 | 15,584,267 |
| GREECE | 251 | 5,779,194 | 3,093 | 23,737,865 | 3,344 | 29,517,059 | 49,322,789 |
| GUATEMALA | — | · | 8 | 11,854 | 8 | 11,854 | 16,076 |
| GUINEA | — | · | 11 | 12,597 | 11 | 12,597 | 16,787 |
| GUINEA-BISSAU | — | — | 1 | 219 | 1 | 219 | — |
| HONDURAS | 8 | 35,172 | 55 | 69,731 | 63 | 104,903 | 116,317 |
| HUNGARY | — | — | 19 | 63,016 | 19 | 63,016 | 87,760 |
| ICELAND | 6 | 2,991 | 369 | 163,711 | 375 | 166,702 | 144,421 |
| INDONESIA | 31 | 36,732 | 1,001 | 1,126,441 | 1,032 | 1,163,173 | 1,462,858 |
| IRAN | 20 | 553,226 | 173 | 448,835 | 193 | 1,002,061 | 1,666,093 |
| IRAQ | 14 | 371,241 | 96 | 764,004 | 110 | 1,135,245 | 2,022,176 |
| IRISH REPUBLIC | 3 | 2,013 | 95 | 209,859 | 98 | 211,872 | 281,031 |
| ISRAEL | 2 | 52,048 | 56 | 352,603 | 58 | 404,651 | 541,231 |
| ITALY | 217 | 3,655,657 | 1,473 | 7,455,525 | 1,690 | 11,111,182 | 17,732,545 |
| IVORY COAST | 3 | 32,431 | 56 | 83,286 | 59 | 115,717 | 147,682 |
| JAPAN | 183 | 13,283,366 | 9,459 | 26,752,487 | 9,642 | 40,035,853 | 65,869,598 |
| JORDAN | — | — | 2 | 696 | 2 | 696 | 1,200 |
| KAMPUCHEA | 1 | 998 | 2 | 2,560 | 3 | 3,558 | 3,779 |
| KOREA (NORTH) | — | — | 19 | 89,482 | 19 | 89,482 | 101,117 |
| KOREA (SOUTH) | 16 | 756,323 | 1,026 | 1,738,401 | 1,042 | 2,494,724 | 3,898,330 |
| KUWAIT | 14 | 1,008,744 | 212 | 822,450 | 226 | 1,831,194 | 3,130,995 |
| LEBANON | 6 | 10,143 | 157 | 216,866 | 163 | 227,009 | 307,879 |
| LIBERIA | 640 | 41,875,026 | 1,977 | 38,107,942 | 2,617 | 79,982,968 | 155,951,179 |
| LIBYA | 2 | 163,476 | 51 | 510,493 | 53 | 673,969 | 1,195,029 |
| MADAGASCAR | — | — | 44 | 39,850 | 44 | 39,850 | 51,609 |
| MALDIVE IS | 5 | 13,417 | 40 | 97,264 | 45 | 110,681 | 137,470 |
| MAURITANIA | — | — | 4 | 1,113 | 4 | 1,113 | 645 |
| MEXICO | 16 | 32,440 | 295 | 641,524 | 311 | 673,964 | 890,370 |
| MOROCCO | 6 | 1,622 | 85 | 268,673 | 91 | 270,295 | 415,545 |
| MOZAMBIQUE, PEOPLE'S REP OF | 7 | 2,730 | 52 | 24,888 | 59 | 27,618 | 24,150 |
| NETHERLANDS | 47 | 2,098,728 | 1,207 | 3,191,632 | 1,254 | 5,290,360 | 8,055,125 |
| NICARAGUA | 1 | 2,500 | 29 | 32,088 | 30 | 34,588 | 48,026 |
| NORWAY | 100 | 9,142,636 | 2,638 | 18,658,835 | 2,738 | 27,801,471 | 49,192,943 |
| OMAN | — | — | 10 | 6,137 | 10 | 6,137 | 9,339 |
| PAKISTAN | 9 | 7,071 | 75 | 468,529 | 84 | 475,600 | 634,581 |
| PANAMA | 231 | 5,464,620 | 3,036 | 13,993,799 | 3,267 | 19,458,419 | 31,593,284 |
| PARAGUAY | — | — | 26 | 21,930 | 26 | 21,930 | 23,619 |
| PERU | 11 | 41,282 | 670 | 514,137 | 681 | 555,419 | 687,421 |
| PHILIPPINES | 4 | 9,896 | 500 | 1,136,633 | 504 | 1,146,529 | 1,640,391 |
| POLAND | 72 | 299,128 | 701 | 3,148,389 | 773 | 3,447,517 | 4,892,102 |
| PORTUGAL | 24 | 333,232 | 326 | 948,207 | 350 | 1,281,439 | 1,906,937 |
| QATAR | — | — | 19 | 84,710 | 19 | 84,710 | 149,361 |
| ROMANIA | 3 | 3,950 | 204 | 1,214,221 | 207 | 1,218,171 | 1,727,609 |
| SAUDI ARABIA | 11 | 564,066 | 108 | 454,647 | 119 | 1,018,713 | 1,739,408 |
| SENEGAL | — | — | 75 | 28,044 | 75 | 28,044 | 26,312 |
| SOMALI REPUBLIC | 2 | 4,278 | 29 | 153,888 | 31 | 158,166 | 229,451 |
| SOUTH AFRICA | 37 | 78,521 | 260 | 397,803 | 297 | 476,324 | 544,599 |
| SPAIN | 225 | 1,889,785 | 2,501 | 5,296,296 | 2,726 | 7,186,081 | 11,711,543 |
| SUDAN | 2 | 459 | 11 | 42,916 | 13 | 43,375 | 56,893 |
| SURINAME | — | — | 12 | 7,277 | 12 | 7,277 | 9,086 |
| SWEDEN | 48 | 2,877,596 | 680 | 4,551,798 | 728 | 7,429,394 | 12,616,984 |
| SWITZERLAND | — | — | 28 | 252,746 | 28 | 252,746 | 382,071 |
| SYRIA | 1 | 2,016 | 31 | 18,663 | 32 | 20,679 | 31,003 |
| THAILAND | 13 | 46,435 | 87 | 214,229 | 100 | 260,664 | 401,951 |
| TOGO | — | | 1 | 134 | 1 | 134 | — |
| TUNISIA | 4 | 752 | 35 | 99,376 | 39 | 100,128 | 147,449 |
| TURKEY | 97 | 203,584 | 351 | 1,084,698 | 448 | 1,288,282 | 1,821,282 |
| U.S.S.R. | 641 | 2,658,247 | 7,526 | 18,780,044 | 8,167 | 21,438,291 | 23,041,993 |
| UNITED ARAB EMIRATES | 2 | 5,427 | 83 | 146,673 | 85 | 152,100 | 249,364 |
| UNITED STATES OF AMERICA | 932 | 13,301,692 | 3,808 | 1,997,989 | 4,740 | 15,299,681 | 22,134,980 |
| URUGUAY | 12 | 67,383 | 33 | 125,409 | 45 | 192,792 | 309,239 |
| VENEZUELA | 22 | 305,825 | 157 | 333,571 | 179 | 639,396 | 780,397 |
| VIETNAM | 6 | 8,589 | 63 | 119,936 | 69 | 128,525 | 175,712 |
| YEMEN ARAB REPUBLIC | — | | 4 | 1,436 | 4 | 1,436 | 1,850 |
| YEMEN, PEOPLE'S DEM. REP. OF | | — | 16 | 6,390 | 16 | 6,390 | 7,324 |
| YUGOSLAVIA | 10 | 10,110 | 449 | 2,274,416 | 459 | 2,284,526 | 3,445,194 |
| ZAIRE | — | — | 34 | 109,785 | 34 | 109,785 | 157,603 |
| WORLD TOTAL | 5,317 | 140,899,726 | 62,628 | 253,578,643 | 67,945 | 393,678,369 | 648,842,904 |

TABLE 2 WORLD FLEETS—ANALYSIS BY PRINCIPAL TYPES

| FLAG | OIL TANKERS | | LIQUEFIED GAS CARRIERS | | CHEMICAL TANKERS | | MISCELLANEOUS TANKERS (Trading) | | BULK/OIL CARRIERS (Inc. Ore/Oil) | | ORE & BULK CARRIERS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | No. | Tons Gross | No. | Tons Gross | No. | Tons Gross | No. | Tons Gross | No. | Tons Gross | No. | Tons Gross |
| UNITED KINGDOM | 438 | 14,834,078 | 35 | 872,698 | 38 | 165,693 | 1 | 1,541 | 38 | 2,913,602 | 228 | 5,346,365 |
| ANGUILLA | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| ANTIGUA | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| AUSTRALIA | 16 | 284,272 | — | — | — | — | — | — | 1 | 35,082 | 24 | 555,663 |
| BAHAMAS | 5 | 14,531 | — | — | — | — | — | — | — | — | 4 | 53,792 |
| BANGLADESH | 26 | 41,472 | — | — | — | — | — | — | 1 | 55,752 | — | — |
| BARBADOS | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| BELIZE | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| BERMUDA | 28 | 1,008,861 | — | — | — | — | — | — | 1 | 21,200 | 21 | 573,000 |
| BRITISH SOLOMON IS | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| BRITISH VIRGIN IS. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| CANADA | 63 | 274,673 | — | — | 3 | 15,050 | — | — | — | — | 112 | 1,619,351 |
| CAYMAN IS | 6 | 4,099 | — | — | — | — | — | — | — | — | 2 | 23,656 |
| CYPRUS | 28 | 301,699 | 4 | 5,091 | 9 | 11,504 | 2 | 1,988 | 1 | 17,948 | 17 | 193,032 |
| FALKLAND IS | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| FIJI | 1 | 254 | 1 | 1,217 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| GAMBIA | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| GHANA | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| GIBRALTAR | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 9,568 |
| GILBERT IS | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| GRENADA | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| GUYANA | 3 | 1,626 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| HONG KONG | 17 | 26,032 | — | — | — | — | — | — | — | — | 16 | 387,865 |
| INDIA | 43 | 1,146,718 | — | — | — | — | — | — | 14 | 680,748 | 80 | 1,660,018 |
| JAMAICA | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| KENYA | 3 | 2,704 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| MALAYSIA | 12 | 7,258 | — | — | 3 | 56,877 | — | — | 1 | 81,231 | 11 | 219,497 |
| MALTA | 3 | 23,267 | — | — | — | — | — | — | — | — | 2 | 20,574 |
| MAURITIUS | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| MONTSERRAT | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| NAURU | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 19,564 |
| NEW HEBRIDES | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| NEW ZEALAND | 2 | 32,442 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| NIGERIA | 6 | 143,469 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| PAPUA NEW GUINEA | 3 | 1,276 | 2 | 2,012 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| ST. KITTS-NEVIS | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| ST. LUCIA | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| ST. VINCENT | 1 | 387 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| SEYCHELLES | 1 | 1,595 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| SIERRA LEONE | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| SINGAPORE | 136 | 3,103,824 | 3 | 2,989 | 2 | 3,198 | 1 | 1,150 | 4 | 275,223 | 56 | 1,022,363 |
| SRI LANKA | 6 | 21,355 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| TANZANIA | 1 | 239 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| TONGA | — | — | 2 | 1,973 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| TRINIDAD & TOBAGO | 1 | 1,736 | 1 | 205 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| TURKS & CAICOS IS | 1 | 499 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| UGANDA | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| ZAMBIA | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| **TOTAL COMMONWEALTH** | **858** | **21,278,466** | **48** | **886,185** | **55** | **252,322** | **4** | **4,679** | **61** | **4,080,786** | **575** | **11,704,300** |
| ALBANIA | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| ALGERIA | 17 | 623,203 | 4 | 192,800 | — | — | 1 | 3,111 | — | — | 5 | 63,094 |
| ANGOLA | 2 | 1,875 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| ARGENTINA | 64 | 562,712 | — | — | — | — | — | — | 2 | 34,716 | 13 | 216,628 |
| AUSTRIA | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 11,845 |
| BAHRAIN | 2 | 913 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| BELGIUM | 11 | 291,643 | — | — | 4 | 75,037 | — | — | — | — | 22 | 675,009 |
| BENIN, PEOPLE'S REP. OF | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| BRAZIL | 57 | 1,202,047 | 4 | 11,954 | 2 | 20,175 | — | — | 7 | 536,999 | 18 | 290,432 |
| BRUNEI | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| BULGARIA | 21 | 290,239 | — | — | — | — | — | — | 1 | 8,769 | 20 | 224,501 |
| BURMA | 12 | 6,258 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| CAMEROON | 1 | 47,527 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| CAPE VERDE REPUBLIC | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| CHILE | 6 | 61,128 | 5 | 14,273 | — | — | — | — | 1 | 37,148 | 2 | 29,823 |
| CHINA, PEOPLE'S REP. OF | 75 | 996,412 | — | — | — | — | — | — | — | — | 44 | 746,576 |
| TAIWAN, PROVINCE OF | 14 | 340,096 | — | — | — | — | 1 | 1,572 | 1 | 64,558 | 30 | 470,219 |
| COLOMBIA | 3 | 4,784 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| COMORO | 1 | 139 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| CONGO | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| COSTA RICA | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| CUBA | 14 | 64,382 | 1 | 906 | 3 | 2,290 | — | — | — | — | 2 | 29,845 |
| CZECHOSLOVAKIA | — | — | — | — | — | — | | — | — | — | 5 | 102,589 |
| DENMARK | 69 | 2,682,725 | 31 | 42,506 | 7 | 11,468 | — | — | — | — | 31 | 637,836 |
| DOMINICAN REPUBLIC | 1 | 674 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| ECUADOR | 18 | 113,969 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| EGYPT | 24 | 126,887 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

| GENERAL CARGO Single Deck | | GENERAL CARGO Multi Deck | | PASSENGER/ CARGO SHIPS | | CONTAINER SHIPS (Fully Cellular) | | LIGHTER CARRIERS | | VEHICLE CARRIERS | | FLAG |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| No. | Tons Gross | No. | Tons Gross | No. | Tons Gross | No. | Tons Gross | No. | Tons Gross | No. | Tons Gross | |
| 496 | 551,401 | 489 | 3,671,760 | 2 | 5,323 | 89 | 1,470,518 | — | — | 2 | 1,770 | United Kingdom |
| 1 | 399 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | Anguilla |
| — | — | — | — | — | — | | — | | | | — | Antigua |
| 25 | 84,679 | 27 | 181,191 | | — | 3 | 92,508 | — | — | — | — | Australia |
| 54 | 15,318 | 7 | 11,032 | — | — | — | — | — | — | — | — | Bahamas |
| 32 | 17,201 | 22 | 107,817 | 2 | 1,128 | | — | | — | | — | Bangladesh |
| 1 | 291 | — | — | — | | — | — | — | — | — | — | Barbados |
| 3 | 620 | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | Belize |
| 3 | 5,348 | 7 | 27,726 | — | — | 1 | 1,593 | — | — | — | — | Bermuda |
| 4 | 873 | — | — | 1 | 185 | — | — | — | — | — | — | British Solomon Is. |
| 11 | 3,337 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | British Virgin Is. |
| 118 | 153,258 | 32 | 68,109 | 10 | 18,375 | 3 | 17,565 | — | — | — | — | Canada |
| 44 | 35,179 | 23 | 47,527 | — | — | — | — | — | — | — | — | Cayman Is. |
| 213 | 320,585 | 466 | 1,809,140 | 7 | 45,386 | 5 | 5,081 | — | — | — | — | Cyprus |
| 3 | 537 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | Falkland Is. |
| 10 | 2,994 | 2 | 2,758 | 1 | 106 | — | — | — | — | — | — | Fiji |
| — | — | 1 | 641 | — | — | — | — | — | — | — | — | Gambia |
| 1 | 1,336 | 21 | 134,705 | — | — | — | — | — | — | — | — | Ghana |
| 3 | 576 | — | — | — | — | — | — | — | — | | | Gibraltar |
| — | — | | — | 2 | 1,333 | | — | | | — | — | Gilbert Is. |
| — | — | — | | — | — | — | — | — | — | — | — | Grenada |
| 21 | 5,918 | 2 | 440 | — | — | — | — | — | — | — | — | Guyana |
| 3 | 13,329 | 10 | 78,305 | 4 | 26,196 | 3 | 55,200 | — | — | — | — | Hong Kong |
| 43 | 149,896 | 203 | 1,617,410 | 10 | 66,435 | — | — | — | — | — | — | India |
| 2 | 509 | 1 | 5,781 | — | — | — | — | — | — | — | — | Jamaica |
| — | — | 3 | 9,320 | — | — | — | — | — | — | — | — | Kenya |
| 44 | 34,669 | 34 | 134,648 | 4 | 9,005 | — | — | — | — | — | — | Malaysia |
| 6 | 3,258 | 11 | 45,719 | — | — | — | | — | — | — | — | Malta |
| — | — | 4 | 30,821 | 1 | 2,092 | — | — | — | — | — | — | Mauritius |
| 2 | 537 | 1 | 711 | — | — | — | — | — | — | — | — | Montserrat |
| — | — | 2 | 16,187 | 1 | 9,423 | — | — | — | — | — | — | Nauru |
| 5 | 1,589 | 3 | 10,085 | — | — | — | — | — | — | — | — | New Hebrides |
| 26 | 44,814 | 8 | 78,409 | — | — | — | — | — | — | — | — | New Zealand |
| 13 | 9,080 | 25 | 167,008 | — | — | — | — | — | — | | — | Nigeria |
| 26 | 7,243 | — | — | 4 | 563 | — | — | — | — | — | — | Papua New Guinea |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | St. Kitts-Nevis |
| 1 | 387 | — | — | — | — | 1 | 436 | — | — | | — | St. Lucia |
| 18 | 5,581 | 3 | 1,917 | — | — | — | — | | — | — | — | St. Vincent |
| — | — | 5 | 29,958 | — | — | — | — | — | — | — | — | Seychelles |
| — | — | 3 | 5,042 | — | — | — | — | — | — | — | — | Sierra Leone |
| 156 | 348,740 | 283 | 1,588,818 | 15 | 103,745 | 18 | 162,076 | — | — | 1 | 2,404 | Singapore |
| 1 | 1,591 | 7 | 59,609 | — | — | — | — | — | — | — | — | Sri Lanka |
| 4 | 1,141 | 5 | 24,985 | 1 | 639 | — | — | — | — | — | — | Tanzania |
| 1 | 460 | 5 | 10,399 | 1 | 504 | — | — | — | — | — | — | Tonga |
| 6 | 2,471 | 1 | 843 | — | — | — | — | — | — | — | — | Trinidad & Tobago |
| 6 | 1,782 | — | — | — | — | — | — | — | — | | — | Turks & Caicos Is |
| — | — | 1 | 5,510 | — | — | — | — | — | — | — | — | Uganda |
| — | — | 1 | 5,513 | — | — | — | — | — | — | — | — | Zambia |
| **1,486** | **1,826,927** | **1,718** | **9,989,844** | **66** | **290,438** | **123** | **1,804,977** | — | — | **3** | **4,174** | Total Commonwealth |
| 11 | 16,076 | 6 | 38,555 | — | — | — | — | — | — | — | — | Albania |
| 5 | 5,874 | 29 | 117,160 | — | — | — | — | — | — | — | — | Algeria |
| 7 | 3,299 | 4 | 14,289 | — | — | — | — | — | — | — | — | Angola |
| 42 | 116,353 | 89 | 577,035 | 7 | 40,043 | — | — | — | — | | | Argentina |
| — | | 8 | 32,639 | — | — | 2 | 8,800 | — | — | — | — | Austria |
| 5 | 921 | 2 | 1,022 | — | — | — | — | — | — | — | — | Bahrain |
| 3 | 1,274 | 34 | 336,688 | 1 | 13,481 | 2 | 58,821 | — | — | — | — | Belgium |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | Benin, People's Rep. of |
| 90 | 111,750 | 177 | 1,016,050 | 7 | 14,841 | — | — | — | — | 1 | 498 | Brazil |
| — | — | 1 | 283 | — | — | — | — | — | — | — | — | Brunei |
| 19 | 64,578 | 50 | 241,391 | 4 | 16,530 | — | — | — | — | — | — | Bulgaria |
| 2 | 3,605 | 9 | 44,678 | 2 | 2,971 | — | — | — | — | | | Burma |
| — | — | 3 | 25,078 | — | — | | — | | — | — | — | Cameroon |
| 1 | 216 | 1 | 1,599 | 1 | 437 | — | — | — | — | — | — | Cape Verde Republic |
| 17 | 19,354 | 36 | 224,420 | 1 | 2,627 | — | — | — | — | — | — | Chile |
| 95 | 129,612 | 296 | 2,144,166 | 5 | 54,162 | — | — | — | — | — | — | China, People's Rep. of |
| 83 | 179,187 | 47 | 344,228 | 7 | 51,258 | 3 | 18,109 | — | — | — | — | Taiwan, Province of |
| 14 | 16,937 | 27 | 195,062 | 3 | 24,852 | — | — | — | — | — | — | Colombia |
| 1 | 328 | 1 | 298 | — | — | — | — | — | — | — | — | Comoro |
| — | — | — | — | | — | — | — | — | — | — | | Congo |
| 6 | 3,446 | 3 | 2,038 | | — | — | — | — | — | — | | Costa Rica |
| 9 | 15,225 | 58 | 391,104 | 2 | 15,089 | — | — | — | — | — | — | Cuba |
| 2 | 2,455 | 7 | 43,645 | — | — | — | — | — | — | — | — | Czechoslovakia |
| 255 | 153,109 | 380 | 986,740 | 5 | 8,874 | 14 | 424,048 | | — | — | — | Denmark |
| 11 | 4,652 | 6 | 2,758 | — | — | | — | — | — | — | — | Dominican Republic |
| 3 | 1,824 | 10 | 60,045 | 1 | 11,616 | — | — | — | — | — | — | Ecuador |
| 17 | 25,701 | 41 | 156,103 | 7 | 45,244 | — | — | — | — | — | — | Egypt |

TABLE 2

WORLD FLEETS— ANALYSIS BY PRINCIPAL TYPES (*continued*)

| FLAG | OIL TANKERS | | LIQUEFIED GAS CARRIERS | | CHEMICAL TANKERS | | MISCELLANEOUS TANKERS (Trading) | | BULK/OIL CARRIERS (Inc. Ore/Oil) | | GENERAL Single Deck | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | No. | Tons Gross | No. | Tons Gross | No. | Tons Gross | No. | Tons Gross | No. | Tons Gross | No. | Tons Gross |
| EL SALVADOR | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| EQUATORIAL GUINEA | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| ETHIOPIA | 1 | 2,051 | | — | — | — | — | — | — | — | 6 | 2,777 |
| FAROE IS. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 8 | 2,162 |
| FINLAND | 50 | 1,166,590 | 3 | 12,172 | 1 | 1,984 | — | — | — | — | 63 | 54,702 |
| FRANCE | 112 | 7,512,825 | 7 | 211,485 | 14 | 80,581 | 13 | 23,303 | 7 | 659,569 | 64 | 95,885 |
| GABON | 2 | 74,471 | — | — | — | | 1 | 257 | — | — | 1 | 455 |
| GERMAN DEM. REP. | 17 | 275,441 | — | — | — | — | — | — | 4 | 63,276 | 30 | 39,123 |
| GERMANY, FED. REP. OF | 128 | 3,534,126 | 13 | 38,161 | 8 | 41,837 | — | — | 2 | 123,196 | 429 | 263,960 |
| GREECE | 428 | 9,725,491 | 10 | 15,700 | — | — | 6 | 9,706 | 23 | 1,515,861 | 629 | 1,136,903 |
| GUATEMALA | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 3,528 |
| GUINEA | — | — | | — | — | — | — | — | — | — | 2 | 436 |
| GUINEA-BISSAU | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | ... | — |
| HONDURAS | 2 | 1,364 | — | — | — | — | — | — | — | — | 17 | 7,038 |
| HUNGARY | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 9 | 11,475 |
| ICELAND | 4 | 2,434 | — | — | — | — | — | — | — | — | 10 | 9,572 |
| INDONESIA | 68 | 101,138 | 3 | 1,653 | 2 | 5,860 | — | — | — | — | 377 | 320,218 |
| IRAN | 26 | 616,555 | — | — | — | — | 1 | 650 | — | — | 23 | 10,633 |
| IRAQ | 27 | 978,664 | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 124 |
| IRISH REPUBLIC | 3 | 3,972 | — | — | 1 | 1,409 | — | — | — | — | 15 | 8,806 |
| ISRAEL | 2 | 368 | | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 232 |
| ITALY | 296 | 4,684,889 | 30 | 179,406 | 20 | 33,969 | 20 | 10,171 | 30 | 1,911,445 | 213 | 172,434 |
| IVORY COAST | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| JAPAN | 1,461 | 17,116,763 | 162 | 602,927 | 219 | 139,803 | 26 | 25,760 | 47 | 3,527,627 | 2,255 | 2,928,324 |
| JORDAN | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| KAMPUCHEA | — | — | — | — | | — | — | — | — | — | 1 | 998 |
| KOREA (NORTH) | 3 | 21,734 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| KOREA (SOUTH) | 58 | 1,053,626 | 2 | 1,773 | 6 | 14,001 | — | — | — | — | 197 | 412,975 |
| KUWAIT | 13 | 1,078,775 | — | — | — | — | — | — | — | — | 20 | 16,034 |
| LEBANON | ... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 76 | 49,007 |
| LIBERIA | 910 | 50,772,231 | 42 | 1,096,031 | 23 | 185,479 | 4 | 30,879 | 144 | 7,586,140 | 188 | 970,280 |
| LIBYA | 11 | 595,381 | | — | 1 | 3,148 | — | — | — | — | 6 | 4,825 |
| MADAGASCAR | 3 | 1,324 | | — | 1 | 1,599 | — | — | — | — | 9 | 2,375 |
| MALDIVE IS. | 3 | 2,192 | — | — | — | — | — | — | | — | 7 | 14,059 |
| MAURITANIA | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| MEXICO | 27 | 336,312 | 2 | 10,833 | 2 | 35,627 | — | — | — | — | 27 | 26,540 |
| MOROCCO | 5 | 105,582 | 1 | 2,345 | 5 | 30,023 | 1 | 1,100 | — | — | 3 | 1,845 |
| MOZAMBIQUE, PEOPLE'S REP | 1 | 366 | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 168 |
| NETHERLANDS | 84 | 2,285,647 | 5 | 64,161 | 13 | 20,482 | 1 | 1,600 | — | — | 212 | 203,931 |
| NICARAGUA | 4 | 5,237 | | — | — | — | — | — | — | — | 2 | 4,468 |
| NORWAY | 244 | 14,400,791 | 51 | 441,046 | 52 | 624,010 | 1 | 499 | 57 | 3,751,564 | 469 | 365,755 |
| OMAN | — | — | — | — | — | — | — | | | — | 2 | 2,027 |
| PAKISTAN | 1 | 15,941 | — | | — | — | — | — | — | — | 1 | 330 |
| PANAMA | 282 | 6,523,949 | 27 | 305,365 | 17 | 45,690 | 4 | 4,777 | 8 | 441,037 | 985 | 2,765,348 |
| PARAGUAY | 2 | 1,813 | — | — | — | — | — | — | — | — | 15 | 13,254 |
| PERU | 12 | 79,789 | — | — | — | — | — | — | — | — | 6 | 3,866 |
| PHILIPPINES | 49 | 294,918 | 6 | 4,158 | 1 | 363 | — | — | 1 | 78,003 | 126 | 181,276 |
| POLAND | 28 | 572,131 | — | — | — | — | — | — | — | — | 37 | 86,155 |
| PORTUGAL | 23 | 653,329 | 2 | 3,688 | 1 | 1,453 | 1 | 1,858 | — | — | 31 | 24,720 |
| QATAR | 2 | 72,570 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| ROMANIA | 10 | 246,927 | — | — | — | — | — | — | | — | 28 | 28,195 |
| SAUDI ARABIA | 34 | 859,216 | — | — | — | — | — | — | — | — | 12 | 8,305 |
| SENEGAL | 4 | 3,876 | 1 | 492 | — | — | 1 | 2,209 | — | — | 2 | 3,444 |
| SOMALI REPUBLIC | 2 | 24,992 | — | — | — | — | — | — | — | — | 8 | 11,811 |
| SOUTH AFRICA | 4 | 45,367 | — | — | | — | — | — | — | — | 5 | 1,966 |
| SPAIN | 114 | 4,217,362 | 15 | 56,765 | 12 | 15,158 | 2 | 7,364 | 4 | 255,831 | 292 | 488,880 |
| SUDAN | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 382 |
| SURINAME | 1 | 208 | — | — | — | — | — | — | — | — | 3 | 1,435 |
| SWEDEN | 117 | 3,713,242 | 3 | 38,016 | 4 | 28,937 | 5 | 13,034 | 14 | 1,070,793 | 132 | 231,681 |
| SWITZERLAND | — | — | — | ... | 2 | 3,198 | — | — | — | — | 1 | 1,000 |
| SYRIA | — | | — | — | 1 | 232 | — | — | — | — | 17 | 11,035 |
| THAILAND | 30 | 143,927 | 1 | 743 | — | — | | | — | — | 35 | 68,728 |
| TOGO | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| TUNISIA | 2 | 26,827 | — | — | 1 | 3,280 | — | — | — | — | 8 | 24,085 |
| TURKEY | 54 | 366,610 | 3 | 3,634 | 4 | 9,080 | 3 | 3,231 | — | — | 115 | 71,252 |
| U.S.S.R. | 497 | 4,385,489 | 6 | 43,208 | 1 | 3,115 | 9 | 22,072 | 4 | 216,535 | 1,045 | 2,502,957 |
| UNITED ARAB EMIRATES | 10 | 77,899 | 2 | 958 | — | | 1 | 499 | — | — | 21 | 13,155 |
| UNITED STATES OF AMERICA | 314 | 5,976,499 | 3 | 127,383 | 9 | 93,349 | — | — | 2 | 80,190 | 125 | 203,336 |
| URUGUAY | 7 | 133,618 | — | — | — | — | — | — | — | — | 5 | 3,427 |
| VENEZUELA | 18 | 267,846 | — | — | — | — | — | — | — | — | 22 | 78,763 |
| VIETNAM | 10 | 33,906 | — | | — | — | — | — | — | — | 24 | 28,952 |
| YEMEN ARAB REPUBLIC | — | | — | — | — | — | — | — | — | — | 3 | 1,260 |
| YEMEN, PEOPLE'S DEM. REP. | — | | — | — | — | — | — | — | — | — | 3 | 1,908 |
| YUGOSLAVIA | 30 | 233,774 | — | — | — | — | — | — | 1 | 45,330 | 85 | 90,915 |
| ZAIRE | — | — | | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| WORLD TOTAL | 6,932 | 174,124,444 | 493 | 4,410,727 | 492 | 1,755,050 | 106 | 168,331 | 426 | 26,089,373 | 10,671 | 16,798,598 |

| CARGO Multi Deck | | PASSENGER/ CARGO SHIPS | | CONTAINER SHIPS (Fully Cellular) | | LIGHTER CARRIERS | | VEHICLE CARRIERS | | FLAG |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| No. | Tons Gross | No. | Tons Gross | No. | Tons Gross | No. | Tons Gross | No. | Tons Gross | |
| 1 | 1,816 | — | — | — | — | — | — | — | — | El Salvador |
| — | — | 1 | 3,070 | — | — | — | — | — | — | Equatorial Guinea |
| 6 | 18,365 | — | — | — | — | — | — | — | — | Ethiopia |
| 12 | 5,892 | — | — | — | — | — | — | — | — | Faroe Is. |
| 100 | 397,260 | — | — | 1 | 3,895 | — | — | — | — | Finland |
| 205 | 1,255,301 | 1 | 500 | 13 | 253,332 | — | — | 1 | 1,600 | France |
| 3 | 21,676 | — | — | — | — | — | — | — | — | Gabon |
| 149 | 693,619 | 1 | 11,061 | — | — | — | — | — | — | German Dem. Rep. |
| 749 | 2,378,995 | 1 | 10,328 | 48 | 708,216 | 1 | 37,134 | 3 | 2,919 | Germany, Fed. Rep. of |
| 1,166 | 7,206,900 | 32 | 179,635 | 3 | 20,738 | — | — | — | — | Greece |
| 4 | 7,947 | — | — | — | — | — | — | — | — | Guatemala |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | Guinea |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | Guinea-Bissau |
| 23 | 84,017 | 1 | 8,185 | — | — | — | — | — | — | Honduras |
| 10 | 51,541 | — | — | — | — | — | — | — | — | Hungary |
| 39 | 58,360 | 2 | 1,418 | — | — | — | — | — | — | Iceland |
| 174 | 395,516 | 27 | 115,563 | — | — | — | — | 1 | 170 | Indonesia |
| 51 | 337,038 | — | — | — | — | — | — | — | — | Iran |
| 14 | 80,774 | — | — | — | — | — | — | — | — | Iraq |
| 9 | 11,315 | — | — | 4 | 6,530 | — | — | — | — | Irish Republic |
| 24 | 104,620 | — | — | 8 | 87,826 | — | — | — | — | Israel |
| 215 | 847,780 | 13 | 114,405 | 9 | 171,241 | — | — | 1 | 500 | Italy |
| 15 | 103,073 | — | — | — | — | — | — | — | — | Ivory Coast |
| 396 | 1,571,678 | 7 | 19,910 | 52 | 1,261,599 | — | — | 59 | 224,359 | Japan |
| 1 | 496 | — | — | — | — | — | — | — | — | Jordan |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | Kampuchea |
| 8 | 23,958 | 1 | 5,000 | — | — | — | — | — | — | Korea (North) |
| 45 | 213,663 | 3 | 1,051 | 16 | 89,884 | — | — | — | — | Korea (South) |
| 54 | 656,999 | — | — | — | — | — | — | — | — | Kuwait |
| 77 | 152,389 | 2 | 20,593 | — | — | — | — | — | — | Lebanon |
| 392 | 2,909,818 | 9 | 71,029 | 32 | 299,281 | — | — | 12 | 121,879 | Liberia |
| 10 | 31,507 | — | — | — | — | — | — | — | — | Libya |
| 7 | 30,475 | 3 | 711 | — | — | — | — | — | — | Madagascar |
| 30 | 88,446 | 1 | 4,140 | — | — | — | — | — | — | Maldive Is. |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | Mauritania |
| 22 | 107,049 | — | — | — | — | — | — | — | — | Mexico |
| 27 | 73,611 | — | — | — | — | — | — | — | — | Morocco |
| 8 | 13,934 | — | — | — | — | — | — | — | — | Mozambique, People's Rep. |
| 301 | 1,454,339 | — | — | 14 | 182,537 | 1 | 36,974 | — | — | Netherlands |
| 9 | 20,357 | — | — | — | — | — | — | — | — | Nicaragua |
| 356 | 1,194,600 | 10 | 24,863 | 2 | 55,285 | 2 | 73,732 | 19 | 158,705 | Norway |
| 4 | 2,546 | — | — | — | — | — | — | — | — | Oman |
| 41 | 356,101 | 7 | 62,855 | — | — | — | — | — | — | Pakistan |
| 849 | 4,279,010 | 29 | 164,038 | 21 | 136,938 | — | — | 10 | 84,914 | Panama |
| 3 | 2,312 | — | — | — | — | — | — | — | — | Paraguay |
| 27 | 186,847 | 1 | 3,383 | — | — | — | — | — | — | Peru |
| 74 | 324,003 | 23 | 36,785 | — | — | — | — | — | — | Philippines |
| 205 | 1,168,049 | — | — | — | — | — | — | — | — | Poland |
| 55 | 309,017 | 5 | 34,927 | 3 | 6,260 | — | — | — | — | Portugal |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | Qatar |
| 69 | 334,543 | 1 | 6,669 | — | — | — | — | — | — | Romania |
| 30 | 96,840 | 2 | 7,987 | — | — | — | — | — | — | Saudi Arabia |
| 3 | 1,423 | 1 | 1,012 | — | — | — | — | — | — | Senegal |
| 19 | 112,131 | — | — | — | — | — | — | — | — | Somali Republic |
| 34 | 239,639 | 1 | 1,573 | 1 | 2,994 | — | — | — | — | South Africa |
| 200 | 376,832 | 17 | 80,869 | 19 | 33,610 | — | — | 2 | 2,646 | Spain |
| 7 | 41,873 | — | — | — | — | — | — | — | — | Sudan |
| 3 | 4,806 | — | — | — | — | — | — | — | — | Surinam |
| 122 | 731,143 | 1 | 186 | 2 | 66,916 | — | — | 2 | 28,959 | Suriname |
| 17 | 120,250 | — | — | — | — | — | — | — | — | Switzerland |
| 8 | 8,008 | — | — | — | — | — | — | — | — | Syria |
| 10 | 34,944 | — | — | — | — | — | — | — | — | Thailand |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | Togo |
| 10 | 22,467 | — | — | — | — | — | — | — | — | Tunisia |
| 80 | 304,235 | 17 | 93,284 | — | — | — | — | — | — | Turkey |
| 745 | 4,955,892 | 22 | 56,628 | 14 | 108,780 | — | — | — | — | U.S.S.R. |
| 17 | 42,498 | 1 | 8,700 | — | — | — | — | — | — | United Arab Emirates |
| 376 | 3,419,529 | 7 | 41,011 | 98 | 1,712,399 | 23 | 646,579 | — | — | United States of America |
| 10 | 44,180 | — | — | — | — | — | — | — | — | Uruguay |
| 37 | 168,375 | 1 | 1,100 | — | — | — | — | — | — | Venezuela |
| 14 | 51,913 | — | — | — | — | — | — | — | — | Vietnam |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | Yemen Arab Republic |
| 2 | 1,347 | — | — | — | — | — | — | — | — | Yemen, People's Dem. Rep. |
| 174 | 1,037,355 | 9 | 38,369 | 3 | 20,226 | — | — | — | — | Yugoslavia |
| 10 | 82,470 | 1 | 13,481 | — | — | — | — | — | — | Zaire |
| 11,810 | 58,452,620 | 300 | 1,836,782 | 507 | 7,543,242 | 27 | 794,419 | 114 | 633,323 | WORLD TOTAL |

TABLE 2 WORLD FLEETS— ANALYSIS BY PRINCIPAL TYPES (*continued*)

| FLAG | FISH FACTORIES & CARRIERS | | FISHING (Inc. Factory Trawlers) | | FERRIES & PASSENGER VESSELS | | SUPPLY SHIPS & TENDERS | | TUGS | | DREDGERS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | No. | Tons Gross | No. | Tons Gross | No. | Tons Gross | No. | Tons Gross | No. | Tons Gross | No. | Tons Gross |
| UNITED KINGDOM | — | — | 557 | 198,263 | 163 | 643,856 | 155 | 229,547 | 343 | 117,986 | 156 | 237,806 |
| ANGUILLA | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| ANTIGUA | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| AUSTRALIA | — | — | 95 | 18,344 | 21 | 22,768 | 20 | 17,951 | 125 | 31,857 | 20 | 19,870 |
| BAHAMAS | 1 | 994 | 22 | 5,457 | 1 | 422 | 2 | 687 | 9 | 2,668 | 1 | 283 |
| BANGLADESH | — | — | 2 | 317 | 10 | 6,088 | 3 | 1,157 | 27 | 6,390 | 5 | 6,287 |
| BARBADOS | — | — | 28 | 3,446 | — | — | — | — | 3 | 574 | — | — |
| BELIZE | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| BERMUDA | 1 | 18,888 | 7 | 3,525 | 1 | 5,813 | 5 | 6,192 | 11 | 4,184 | — | — |
| BRITISH SOLOMON IS. | — | — | — | — | 2 | 354 | — | — | — | — | — | — |
| BRITISH VIRGIN IS. | — | — | — | — | 1 | 146 | — | — | — | — | — | — |
| CANADA | 2 | 357 | 482 | 145,872 | 120 | 260,164 | 31 | 29,465 | 201 | 61,045 | 10 | 11,264 |
| CAYMAN IS. | — | — | 7 | 1,226 | 4 | 3,406 | 8 | 3,027 | 8 | 2,855 | — | — |
| CYPRUS | — | — | 7 | 3,182 | 23 | 60,722 | 1 | 178 | 7 | 1,281 | — | — |
| FALKLAND IS. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| FIJI | — | — | 2 | 306 | 7 | 1,745 | 1 | 132 | 3 | 550 | — | — |
| GAMBIA | — | — | — | — | 2 | 657 | — | — | 1 | 146 | 1 | 164 |
| GHANA | 3 | 5,602 | 44 | 38,885 | — | — | — | — | 9 | 1,718 | 1 | 450 |
| GIBRALTAR | — | — | — | — | 1 | 271 | — | — | — | — | — | — |
| GILBERT IS. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| GRENADA | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| GUYANA | — | — | 25 | 2,676 | 12 | 4,299 | — | — | 3 | 366 | 1 | 548 |
| HONG KONG | — | — | 7 | 1,454 | 33 | 14,293 | — | — | 14 | 3,151 | 1 | 1,154 |
| INDIA | — | — | 26 | 4,075 | 6 | 22,471 | 7 | 10,742 | 62 | 18,781 | 43 | 82,142 |
| JAMAICA | — | — | 3 | 648 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| KENYA | — | — | 1 | 122 | 3 | 654 | — | — | 9 | 2,392 | — | — |
| MALAYSIA | — | — | 7 | 1,479 | 13 | 4,675 | 19 | 7,802 | 19 | 3,919 | 6 | 1,463 |
| MALTA | — | — | — | — | 6 | 3,350 | — | — | 13 | 3,137 | 1 | 499 |
| MAURITIUS | — | — | 9 | 2,764 | 1 | 1,315 | — | — | 2 | 296 | — | — |
| MONTSERRAT | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| NAURU | — | — | — | — | 1 | 3,179 | — | — | — | — | — | — |
| NEW HEBRIDES | 1 | 385 | — | — | 1 | 130 | — | — | — | — | — | — |
| NEW ZEALAND | — | — | 17 | 4,180 | 10 | 22,223 | 1 | 111 | 27 | 7,275 | 9 | 8,054 |
| NIGERIA | — | — | 21 | 3,091 | 9 | 3,093 | 5 | 1,931 | 8 | 1,755 | 2 | 4,320 |
| PAPUA NEW GUINEA | — | — | 14 | 2,067 | 2 | 335 | 2 | 365 | 1 | 274 | — | — |
| ST. KITTS-NEVIS | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| ST. LUCIA | — | — | 1 | 105 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| ST. VINCENT | — | — | — | — | 2 | 409 | — | — | — | — | — | — |
| SEYCHELLES | — | — | — | — | 2 | 27,204 | — | — | 1 | 391 | — | — |
| SIERRA LEONE | — | — | 1 | 119 | 3 | 600 | — | — | 5 | 1,537 | — | — |
| SINGAPORE | — | — | 9 | 4,720 | 9 | 37,730 | 26 | 17,218 | 116 | 36,087 | 1 | 1,105 |
| SRI LANKA | — | — | 11 | 3,187 | — | — | — | — | 8 | 3,558 | 4 | 3,281 |
| TANZANIA | — | — | 1 | 499 | 5 | 6,696 | 1 | 383 | 4 | 1,031 | — | — |
| TONGA | — | — | 1 | 101 | 1 | 515 | — | — | 1 | 228 | — | — |
| TRINIDAD & TOBAGO | — | — | 19 | 2,797 | 4 | 6,836 | — | — | 8 | 1,878 | — | — |
| TURKS & CAICOS IS. | — | — | 1 | 124 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| UGANDA | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| ZAMBIA | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| TOTAL COMMONWEALTH | 8 | 26,226 | 1,427 | 453,031 | 479 | 1,166,419 | 287 | 326,888 | 1,048 | 317,118 | 262 | 378,690 |
| ALBANIA | — | — | 2 | 300 | — | — | — | — | — | — | 1 | 939 |
| ALGERIA | — | — | 22 | 2,371 | 5 | 42,275 | — | — | 23 | 4,574 | — | — |
| ANGOLA | — | — | 3 | 959 | — | — | — | — | 6 | 1,621 | — | — |
| ARGENTINA | — | — | 108 | 34,403 | 18 | 31,277 | 1 | 195 | 34 | 11,141 | 9 | 18,630 |
| AUSTRIA | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| BAHRAIN | — | — | 4 | 420 | — | — | 1 | 194 | 11 | 2,103 | — | — |
| BELGIUM | — | — | 91 | 14,145 | 12 | 49,666 | 5 | 2,639 | 61 | 16,574 | 12 | 39,958 |
| BENIN, PEOPLE'S REP. OF | — | — | 5 | 625 | — | — | — | — | 1 | 182 | — | — |
| BRAZIL | — | — | 54 | 11,886 | 14 | 21,816 | 6 | 32,605 | 73 | 22,409 | 6 | 19,472 |
| BRUNEI | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 616 |
| BULGARIA | 6 | 32,176 | 34 | 77,950 | 8 | 2,220 | — | — | 16 | 3,224 | — | — |
| BURMA | — | — | 4 | 714 | 3 | 362 | 4 | 2,588 | 12 | 2,895 | 3 | 2,411 |
| CAMEROON | — | — | 22 | 5,105 | — | — | — | — | 3 | 470 | — | — |
| CAPE VERDE REPUBLIC | — | — | 3 | 1,083 | — | — | — | — | 1 | 179 | — | — |
| CHILE | — | — | 48 | 8,783 | 2 | 747 | — | — | 9 | 2,063 | 1 | 252 |
| CHINA, PEOPLE'S REP. OF | 11 | 10,025 | 9 | 3,750 | 6 | 37,416 | 5 | 3,320 | 32 | 16,896 | 30 | 83,748 |
| TAIWAN, PROVINCE OF | — | — | 230 | 64,924 | 2 | 10,466 | 1 | 1,459 | 16 | 3,835 | 5 | 7,336 |
| COLOMBIA | — | — | 1 | 118 | — | — | 1 | 393 | 1 | 117 | 2 | 4,977 |
| COMORO | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| CONGO | — | — | 12 | 3,630 | — | — | — | — | 2 | 542 | — | — |
| COSTA RICA | — | — | 4 | 1,184 | — | — | — | — | 1 | 143 | — | — |
| CUBA | — | — | 195 | 134,144 | 4 | 8,224 | 1 | 385 | 10 | 2,505 | 2 | 597 |
| CZECHOSLOVAKIA | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| DENMARK | 2 | 630 | 373 | 73,455 | 87 | 226,387 | 6 | 3,502 | 34 | 14,774 | 42 | 18,009 |
| DOMINICAN REPUBLIC | — | — | — | — | — | — | — | — | 2 | 385 | — | — |
| ECUADOR | — | — | 19 | 5,997 | 2 | 2,193 | — | — | — | — | — | — |
| EGYPT | — | — | 6 | 8,728 | 4 | 12,465 | 7 | 5,857 | 51 | 14,329 | 1 | 7,689 |

| LIVESTOCK CARRIERS | | ICEBREAKERS | | RESEARCH SHIPS | | MISCELLANEOUS (Non-Trading) | | TOTAL | | FLAG |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| No. | Tons Gross | No. | Tons Gross | No. | Tons Gross | No. | Tons Gross | No. | Tons Gross | |
| 1 | 941 | — | — | 24 | 29,653 | 177 | 353,550 | 3,432 | 31,646,351 | United Kingdom |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 399 | Anguilla |
| — | — | — | — | — | — | 1 | 149 | 1 | 149 | Antigua |
| 1 | 720 | — | — | 1 | 161 | 45 | 29,131 | 424 | 1,374,197 | Australia |
| 1 | 400 | — | — | 1 | 476 | 1 | 157 | 109 | 106,317 | Bahamas |
| — | — | — | — | 3 | 705 | — | — | 133 | 244,314 | Bangladesh |
| — | — | — | — | — | — | 1 | 137 | 33 | 4,448 | Barbados |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 3 | 620 | Belize |
| — | — | — | — | — | — | 2 | 75,185 | 88 | 1,751,515 | Bermuda |
| 1 | 140 | — | — | — | — | 1 | 194 | 9 | 1,746 | British Solomon Is. |
| — | — | — | — | — | — | 4 | 574 | 16 | 4,057 | British Virgin Is. |
| 1 | 837 | 15 | 51,050 | 30 | 38,159 | 50 | 58,354 | 1,283 | 2,822,948 | Canada |
| — | — | — | — | 3 | 2,692 | 1 | 120 | 106 | 123,787 | Cayman Is. |
| 5 | 4,570 | — | — | — | — | 5 | 6,521 | 800 | 2,787,908 | Cyprus |
| — | — | — | — | 2 | 6,400 | — | — | 5 | 6,937 | Falkland Is. |
| — | — | — | — | 1 | 105 | 4 | 712 | 33 | 18,879 | Fiji |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 5 | 1,608 | Gambia |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 79 | 182,696 | Ghana |
| — | — | — | — | — | — | 1 | 134 | 6 | 10,549 | Gibraltar |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 2 | 1,333 | Gilbert Is. |
| — | — | — | — | — | — | 2 | 226 | 2 | 226 | Grenada |
| — | — | — | — | — | — | 3 | 401 | 70 | 16,274 | Guyana |
| — | — | — | — | — | — | 5 | 2,700 | 113 | 609,679 | Hong Kong |
| — | — | — | — | 5 | 3,983 | 24 | 18,757 | 566 | 5,482,176 | India |
| — | — | — | — | — | — | 1 | 137 | 7 | 7,075 | Jamaica |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 19 | 15,192 | Kenya |
| — | — | — | — | — | — | 6 | 1,143 | 179 | 563,666 | Malaysia |
| — | — | — | — | — | — | 2 | 616 | 44 | 100,428 | Malta |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 17 | 37,288 | Mauritius |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 3 | 1,248 | Montserrat |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 5 | 48,353 | Nauru |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 10 | 12,189 | New Hebrides |
| — | — | — | — | 1 | 1,192 | 1 | 762 | 102 | 199,462 | New Zealand |
| — | — | — | — | 1 | 1,056 | 4 | 737 | 94 | 335,540 | Nigeria |
| — | — | — | — | — | — | 10 | 2,082 | 64 | 16,217 | Papua New Guinea |
| — | — | — | — | 1 | 226 | — | — | 1 | 256 | St. Kitts-Nevis |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 3 | 928 | St. Lucia |
| — | — | — | — | — | — | 1 | 134 | 25 | 8,428 | St. Vincent |
| — | — | — | — | — | — | 1 | 192 | 10 | 59,140 | Seychelles |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 12 | 7,298 | Sierra Leone |
| 8 | 63,425 | — | — | 4 | 689 | 24 | 15,894 | 872 | 6,791,398 | Singapore |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 37 | 92,581 | Sri Lanka |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 22 | 35,613 | Tanzania |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 12 | 14,188 | Tonga |
| — | — | — | — | — | — | 2 | 426 | 42 | 17,192 | Trinidad & Tobago |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 8 | 2,405 | Turks & Caicos Is. |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 5,510 | Uganda |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 5,513 | Zambia |
| 18 | 71,033 | 15 | 51,050 | 77 | 85,527 | 379 | 569,125 | 8,909 | 55,568,205 | Total Commonwealth |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 20 | 55,870 | Albania |
| — | — | — | — | — | — | 1 | 1,500 | 112 | 1,055,962 | Algeria |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 22 | 22,043 | Angola |
| — | — | 1 | 3,640 | — | — | 13 | 30,396 | 601 | 1,677,169 | Argentina |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 11 | 53,284 | Austria |
| — | — | — | — | — | — | 3 | 836 | 28 | 6,409 | Bahrain |
| 1 | 1,179 | — | — | 2 | 404 | 10 | 18,971 | 271 | 1,595,489 | Belgium |
| — | — | — | — | — | — | 1 | 105 | 7 | 912 | Benin, People's Rep. of |
| 1 | 569 | — | — | 1 | 578 | 20 | 15,870 | 538 | 3,329,951 | Brazil |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 2 | 899 | Brunei |
| — | — | — | — | — | — | 7 | 2,578 | 186 | 964,156 | Bulgaria |
| — | — | — | — | — | — | 5 | 1,020 | 56 | 67,502 | Burma |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 29 | 78,180 | Cameroon |
| — | — | — | — | — | — | 2 | 452 | 9 | 3,966 | Cape Verde Republic |
| — | — | — | — | — | — | 15 | 5,353 | 143 | 405,971 | Chile |
| — | — | | — | 2 | 3,118 | 12 | 16,245 | 1,065 | 5,804,159 | China, People's Rep. of |
| — | — | — | — | 1 | 596 | 2 | 870 | | | Taiwan, Province of |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 52 | 247,240 | Colombia |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 3 | 765 | Comoro |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 14 | 4,172 | Congo |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 14 | 6,811 | Costa Rica |
| — | — | — | — | — | — | 14 | 2,822 | 315 | 667,518 | Cuba |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 14 | 148,689 | Czechoslovakia |
| 5 | 12,107 | 6 | 8,841 | 1 | 495 | 59 | 25,659 | 1,407 | 5,331,165 | Denmark |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 20 | 8,469 | Dominican Republic |
| — | — | — | — | — | — | 2 | 1,600 | 55 | 197,244 | Ecuador |
| — | — | — | — | 2 | 819 | 16 | 3,996 | 176 | 487,818 | Egypt |

TABLE 2 WORLD FLEETS – ANALYSIS BY PRINCIPAL TYPES (*continued*)

| FLAG | FISH FACTORIES & CARRIERS | | FISHING (Inc. Factory Trawlers) | | FERRIES & PASSENGER VESSELS | | SUPPLY SHIPS & TENDERS | | TUGS | | DREDGERS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | No. | Tons Gross | No. | Tons Gross | No | Tons Gross | No. | Tons Gross | No. | Tons Gross | No. | Tons Gross |
| EL SALVADOR | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 171 | — | — |
| EQUATORIAL GUINEA | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| ETHIOPIA | — | — | 3 | 327 | — | — | — | — | 1 | 337 | — | — |
| FAROE IS. | — | — | 134 | 43,052 | 7 | 4,016 | — | | 1 | 436 | 1 | 236 |
| FINLAND | — | — | 9 | 2,122 | 42 | 172,321 | 1 | 400 | 19 | 5,403 | 2 | 890 |
| FRANCE | 3 | 6,119 | 561 | 189,479 | 46 | 206,374 | 21 | 13,636 | 129 | 28,882 | 19 | 29,525 |
| GABON | — | — | 5 | 723 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| GERMAN DEM. REP. | 8 | 43,713 | 153 | 103,305 | 15 | 46,919 | 1 | 1,135 | 18 | 2,841 | 5 | 4,797 |
| GERMANY, FED. REP. OF | — | — | 148 | 137,513 | 100 | 136,106 | 53 | 50,891 | 167 | 65,360 | 9 | 32,851 |
| GREECE | 2 | 3,167 | 100 | 43,623 | 210 | 554,723 | — | — | 71 | 19,704 | 4 | 1,990 |
| GUATEMALA | — | — | 2 | 250 | — | — | — | — | 1 | 129 | — | — |
| GUINEA | — | — | 2 | 368 | 1 | 387 | — | — | 3 | 386 | — | — |
| GUINEA-BISSAU | — | — | — | — | 1 | 219 | — | — | — | — | — | — |
| HONDURAS | — | — | 13 | 1,512 | — | — | — | — | 2 | 693 | — | — |
| HUNGARY | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| ICELAND | — | — | 295 | 83,694 | 5 | 2,539 | 1 | 381 | 2 | 323 | 3 | 1,084 |
| INDONESIA | 3 | 450 | 125 | 25,499 | 43 | 55,697 | 34 | 24,727 | 127 | 32,704 | 7 | 15,054 |
| IRAN | — | — | 20 | 3,817 | 3 | 1,092 | 10 | 8,072 | 54 | 16,973 | 2 | 2,101 |
| IRAQ | — | — | 9 | 2,147 | 1 | 129 | 3 | 2,043 | 31 | 13,152 | 15 | 51,416 |
| IRISH REPUBLIC | — | — | 27 | 6,186 | 7 | 20,535 | 4 | 4,916 | 11 | 2,502 | 3 | 1,083 |
| ISRAEL | — | — | 2 | 2,010 | — | — | — | — | 11 | 3,172 | — | — |
| ITALY | — | — | 243 | 89,082 | 186 | 695,248 | 5 | 2,999 | 230 | 51,466 | 12 | 13,229 |
| IVORY COAST | 1 | 499 | 36 | 10,860 | — | — | — | — | 7 | 1,285 | — | — |
| JAPAN | 71 | 180,257 | 2,943 | 979,215 | 481 | 968,316 | 11 | 6,848 | 634 | 147,626 | 5 | 14,911 |
| JORDAN | — | — | 1 | 200 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| KAMPUCHEA | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 210 | 1 | 2,350 |
| KOREA (NORTH) | 6 | 36,190 | 1 | 2,600 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| KOREA (SOUTH) | 13 | 51,976 | 639 | 241,703 | 19 | 8,861 | 1 | 266 | 11 | 5,964 | — | — |
| KUWAIT | 2 | 4,879 | 95 | 13,219 | 3 | 4,137 | 3 | 589 | 21 | 6,053 | — | — |
| LEBANON | — | — | 4 | 560 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| LIBERIA | 1 | 2,001 | 2 | 224 | 6 | 98,389 | 8 | 4,616 | 7 | 2,839 | 1 | 6,663 |
| LIBYA | — | — | 8 | 1,106 | 3 | 30,468 | 1 | 2,500 | 8 | 1,920 | 1 | 644 |
| MADAGASCAR | — | — | 18 | 2,539 | — | — | — | — | 2 | 378 | — | — |
| MALDIVE IS. | — | — | 2 | 1,313 | — | — | — | — | 2 | 531 | — | — |
| MAURITANIA | — | — | 4 | 1,113 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| MEXICO | — | — | 168 | 37,899 | 11 | 45,780 | 2 | 339 | 28 | 9,195 | 12 | 25,037 |
| MOROCCO | 1 | 1,966 | 24 | 6,365 | 4 | 9,110 | — | — | 13 | 2,557 | 2 | 2,183 |
| MOZAMBIQUE, PEOPLE'S REP. | — | — | 32 | 4,787 | — | — | 1 | 459 | 13 | 4,758 | 2 | 2,904 |
| NETHERLANDS | — | — | 380 | 86,228 | 21 | 126,948 | 3 | 2,434 | 123 | 82,016 | 20 | 70,981 |
| NICARAGUA | — | — | 15 | 4,526 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| NORWAY | 6 | 18,841 | 646 | 203,681 | 335 | 416,389 | 32 | 22,211 | 161 | 75,184 | 2 | 532 |
| OMAN | — | — | 1 | 236 | 1 | 123 | — | — | 1 | 215 | — | — |
| PAKISTAN | — | — | 2 | 398 | 1 | 113 | 1 | 150 | 7 | 1,665 | 7 | 6,161 |
| PANAMA | 7 | 19,818 | 318 | 136,985 | 41 | 278,738 | 101 | 51,674 | 195 | 77,750 | 14 | 35,899 |
| PARAGUAY | — | — | — | — | 4 | 2,701 | — | — | — | — | — | — |
| PERU | — | — | 610 | 129,166 | — | — | — | — | 9 | 1,701 | 1 | 1,538 |
| PHILIPPINES | 5 | 1,616 | 101 | 23,193 | 66 | 75,180 | 2 | 582 | 35 | 13,244 | 1 | 480 |
| POLAND | 9 | 75,340 | 319 | 277,810 | 21 | 36,122 | 1 | 276 | 57 | 12,249 | 6 | 5,596 |
| PORTUGAL | — | — | 165 | 126,508 | 7 | 27,084 | 3 | 4,314 | 42 | 10,519 | 3 | 2,907 |
| QATAR | — | — | 3 | 346 | | — | — | — | 9 | 2,633 | — | — |
| ROMANIA | 4 | 34,038 | 30 | 84,435 | 2 | 268 | 2 | 1,300 | 17 | 4,605 | 5 | 4,345 |
| SAUDI ARABIA | — | — | 2 | 364 | 4 | 17,368 | 7 | 11,525 | 18 | 4,743 | — | — |
| SENEGAL | — | — | 57 | 14,246 | — | — | — | — | 5 | 1,164 | — | — |
| SOMALI REPUBLIC | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 178 | — | — |
| SOUTH AFRICA | 2 | 939 | 174 | 65,434 | 1 | 30,213 | 7 | 1,372 | 42 | 23,525 | 7 | 16,123 |
| SPAIN | 4 | 14,144 | 1,797 | 580,181 | 40 | 127,663 | 1 | 124 | 101 | 23,519 | 10 | 6,546 |
| SUDAN | — | — | — | — | — | — | — | — | 5 | 1,120 | — | — |
| SURINAM | — | | — | | — | — | | | 3 | 544 | — | — |
| SWEDEN | — | — | 62 | 14,324 | 88 | 269,919 | 5 | 5,992 | 93 | 20,961 | 1 | 107 |
| SWITZERLAND | — | — | — | — | 1 | 277 | — | — | — | — | — | — |
| SYRIA | — | — | — | — | | — | — | — | 5 | 933 | — | — |
| THAILAND | — | — | 3 | 906 | — | — | 2 | 562 | 10 | 1,766 | 5 | 8,022 |
| TOGO | — | — | 1 | 134 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| TUNISIA | — | — | 1 | 148 | 1 | 286 | — | — | 14 | 2,878 | — | — |
| TURKEY | 4 | 663 | 2 | 501 | 102 | 83,307 | — | — | 31 | 7,632 | 2 | 1,651 |
| U.S.S.R. | 573 | 2,960,889 | 3,964 | 3,479,179 | 203 | 630,743 | 3 | 853 | 622 | 223,265 | 30 | 56,291 |
| UNITED ARAB EMIRATES | — | — | 1 | 150 | 1 | 180 | 2 | 891 | 15 | 2,994 | — | — |
| UNITED STATES OF AMERICA | 9 | 8,985 | 1,920 | 426,290 | 54 | 204,920 | 400 | 89,945 | 1,039 | 246,438 | 6 | 17,870 |
| URUGUAY | — | — | 14 | 5,325 | 1 | 1,622 | - | — | 7 | 1,432 | 1 | 3,188 |
| VENEZUELA | — | — | 43 | 7,378 | 12 | 52,805 | | | 39 | 9,888 | 2 | 34,806 |
| VIETNAM | — | | 17 | 2,590 | 1 | 7,034 | — | — | 1 | 582 | 1 | 2,841 |
| YEMEN ARAB REPUBLIC | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 176 | — | — |
| YEMEN, PEOPLE'S DEM.REP. | — | — | 7 | 2,285 | — | — | — | — | 4 | 850 | — | — |
| YUGOSLAVIA | 1 | 113 | 5 | 2,518 | 55 | 27,718 | — | — | 26 | 7,091 | 5 | 5,173 |
| ZAIRE | — | — | 14 | 4,793 | — | — | — | — | 5 | 1,261 | 4 | 7,880 |
| WORLD TOTAL | 762 | 3,535,660 | 19,178 | 8,626,375 | 2,903 | 7,091,020 | 1,057 | 699,847 | 5,816 | 1,730,642 | 616 | 1,081,209 |

| LIVESTOCK CARRIERS | | ICEBREAKERS | | RESEARCH SHIPS | | MISCELLANEOUS (Non-Trading) | | TOTAL | | FLAG |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| No. | Tons Gross | No. | Tons Gross | No. | Tons Gross | No. | Tons Gross | No. | Tons Gross | |
| — | — | — | — | — | — | | — | 2 | 1,987 | El Salvador |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 3,878 | Equatorial Guinea |
| — | — | — | — | — | — | 1 | 132 | 18 | 23,989 | Ethiopia |
| — | — | — | — | — | — | 9 | 1,316 | 172 | 57,110 | Faroe Islands |
| — | — | 10 | 39,227 | 7 | 2,286 | 3 | 1,558 | 337 | 2,262,095 | Finland |
| — | — | — | — | 19 | 14,346 | 46 | 60,013 | 1,327 | 11,613,859 | France |
| — | — | — | — | — | — | 3 | 1,063 | 15 | 98,645 | Gabon |
| — | — | 1 | 2,254 | 4 | 1,841 | 27 | 22,338 | 447 | 1,486,838 | German Dem. Rep. |
| 2 | 657 | 3 | 3,703 | 15 | 7,780 | 31 | 19,959 | 1,975 | 9,592,314 | Germany, Fed. Rep. of |
| 3 | 1,502 | — | — | 2 | 1,707 | 90 | 15,954 | 3,344 | 29,517,059 | Greece |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 8 | 11,854 | Guatemala |
| — | — | — | — | — | — | 2 | 256 | 11 | 12,597 | Guinea |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 219 | Guinea-Bissau |
| — | — | — | — | — | — | 5 | 2,094 | 63 | 104,903 | Honduras |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 19 | 63,016 | Hungary |
| — | — | — | — | — | — | 14 | 6,897 | 375 | 166,702 | Iceland |
| — | — | — | — | 4 | 3,825 | 33 | 20,827 | 1,032 | 1,163,173 | Indonesia |
| — | — | — | — | — | — | 3 | 5,130 | 193 | 1,082,861 | Iran |
| — | — | — | — | 2 | 1,008 | 7 | 5,788 | 110 | 1,135,245 | Iraq |
| — | — | — | — | — | — | 6 | 1,675 | 98 | 211,872 | Irish Republic |
| — | — | — | — | — | — | | — | 58 | 404,651 | Israel |
| 4 | 2,266 | — | — | 2 | 1,474 | 55 | 53,216 | 1,690 | 11,111,182 | Italy |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 59 | 115,717 | Ivory Coast |
| 1 | 8,325 | — | — | 13 | 15,236 | 406 | 346,232 | 9,642 | 40,035,853 | Japan |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 2 | 696 | Jordan |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 3 | 3,558 | Kampuchea |
| — | — | — | — | — | — | | — | 19 | 89,482 | Korea (North) |
| — | — | — | — | — | — | 3 | 422 | 1,042 | 2,494,724 | Korea (South) |
| 5 | 36,334 | — | — | — | — | 8 | 1,315 | 226 | 1,831,194 | Kuwait |
| 3 | 4,245 | — | — | — | — | 1 | 215 | 163 | 227,009 | Lebanon |
| 2 | 4,811 | — | — | — | — | 13 | 161,767 | 2,617 | 79,982,968 | Liberia |
| — | — | — | — | — | — | 4 | 2,470 | 53 | 673,969 | Libya |
| — | — | — | — | — | — | 1 | 449 | 44 | 39,850 | Madagascar |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 45 | 110,681 | Maldive Islands |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 4 | 1,113 | Mauritania |
| — | — | — | — | — | — | 8 | 7,248 | 311 | 673,964 | Mexico |
| — | — | — | — | — | — | 3 | 1,114 | 91 | 270,295 | Morocco |
| — | — | — | — | — | — | 1 | 242 | 50 | 27,618 | Mozambique, People's Rep |
| 7 | 4,212 | — | — | 5 | 5,573 | 35 | 60,819 | 1,254 | 5,290,360 | Netherlands |
| — | — | — | — | — | — | — | | 30 | 34,588 | Nicaragua |
| 1 | 299 | 2 | 285 | 11 | 7,746 | 60 | 104,069 | 2,738 | 27,881,471 | Norway |
| — | — | — | — | — | — | 1 | 990 | 10 | 6,137 | Oman |
| — | — | — | — | 1 | 100 | 13 | 9,883 | 84 | 475,680 | Pakistan |
| 4 | 11,974 | — | — | 9 | 3,957 | 87 | 242,251 | 3,267 | 19,458,419 | Panama |
| 1 | 728 | — | — | — | | 1 | 1,122 | 26 | 21,930 | Paraguay |
| — | — | — | — | — | — | 6 | 1,581 | 681 | 555,419 | Peru |
| — | — | — | — | 3 | 1,036 | 4 | 1,734 | 504 | 1,146,529 | Philippines |
| — | — | 1 | 1,152 | 3 | 587 | 19 | 8,159 | 773 | 3,447,517 | Poland |
| — | — | — | — | — | — | 5 | 1,651 | 350 | 1,281,439 | Portugal |
| 1 | 7,977 | — | — | — | — | 4 | 1,184 | 19 | 84,710 | Qatar |
| 2 | 2,566 | — | — | 1 | 659 | 7 | 5,245 | 207 | 1,218,171 | Romania |
| 2 | 4,720 | — | — | — | — | 8 | 7,645 | 119 | 1,018,713 | Saudi Arabia |
| — | — | — | — | 1 | 178 | — | — | 75 | 28,044 | Senegal |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 31 | 158,166 | Somali Republic |
| — | — | — | — | 1 | 278 | 15 | 6,438 | 297 | 476,324 | South Africa |
| — | — | — | — | — | — | 51 | 38,832 | 2,726 | 7,186,081 | Spain |
| — | — | — | — | — | — | | — | 13 | 43,375 | Sudan |
| — | — | — | — | — | — | 2 | 284 | 12 | 7,277 | Surinam |
| — | — | 11 | 33,127 | 2 | 1,185 | 18 | 6,846 | 728 | 7,429,394 | Sweden |
| — | — | — | — | — | — | 1 | 2,900 | 28 | 252,746 | Switzerland |
| — | — | — | — | — | — | 1 | 380 | 32 | 20,679 | Syria |
| — | — | — | — | 2 | 461 | 2 | 605 | 100 | 260,664 | Thailand |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 134 | Togo |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 39 | 100,128 | Tunisia |
| — | — | — | — | 1 | 750 | 14 | 9,397 | 448 | 1,288,282 | Turkey |
| — | — | 35 | 177,101 | 148 | 277,168 | 172 | 325,496 | 8,167 | 21,438,291 | U.S.S.R. |
| 1 | 289 | — | — | 1 | 145 | 12 | 3,742 | 85 | 152,100 | United Arab Emirates |
| — | — | 2 | 21,800 | 82 | 44,149 | 105 | 178,670 | 4,740 | 15,299,681 | United States of America |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 45 | 192,792 | Uruguay |
| 1 | 1,344 | — | — | 2 | 208 | 1 | 7,813 | 179 | 639,396 | Venezuela |
| — | — | — | — | — | — | 1 | 707 | 69 | 128,525 | Vietnam |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 4 | 1,436 | Yemen Arab Republic |
| — | — | — | — | — | | — | — | 16 | 6,390 | Yemen, People's Dem. Rep. |
| — | — | 1 | 159 | 2 | 331 | 17 | 4,696 | 459 | 2,284,526 | Yugoslavia |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 34 | 109,785 | Zaire |
| 65 | 177,137 | 88 | 342,339 | 429 | 485,581 | 2,086 | 2,470,227 | 67,945 | 393,678,369 | WORLD TOTAL |

ANEXO

## TRANSPORT

**159. Analysis of goods loaded and unloaded in international sea-borne shipping**
Thousand metric tons

| Country or area | 1973 | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Goods loaded — Marchandises embarquées | | | | Goods unloaded — Marchandises débarquées | | | |
| | Total | Petroleum — Pétrole: Crude Brut | Petroleum — Pétrole: Products Produits | Dry cargo Cargaisons sèches | Total | Petroleum - Pétrole: Crude Brut | Petroleum - Pétrole: Products Produits | Dry cargo Cargaisons sèches |
| **WORLD** | **3,273,327** | **1,513,138** | **354,769** | **1,405,420** | **3,235,496** | **1,515,550** | **337,882** | **1,382,064** |
| **AFRICA** | **413,135** | **272,090** | **8,990** | **132,055** | **94,927** | **31,266** | **8,933** | **54,728** |
| Algeria | * 44,247 | 36,161 | * 3,499 | 4,587 | * 5,752 | — | * 150 | * 5,602 |
| Angola | 15,847 | 7,323 | * 96 | * 8,428 | 2,064 | — | 336 | 1,728 |
| Benin | 142 | | — | 142 | 546 | — | 190 | 356 |
| Cape Verde | * 70 | — | — | * 70 | 410 | — | * 314 | * 96 |
| Comoros | 9 | — | — | 9 | 54 | — | 11 | 43 |
| Congo | 2,659 | * 2,050 | | * 609 | 595 | — | * 269 | * 326 |
| Egypt | * 6,886 | * 4,500 | 201 | 2,185 | * 9,860 | * 2,890 | * 199 | 6,771 |
| Equatorial Guinea | * 40 | — | — | * 40 | * 140 | — | * 5 | * 135 |
| Ethiopia | 783 | — | 135 | 648 | 1,004 | * 680 | * 47 | * 277 |
| Fr. Territory of the Afars and the Issas | 151 | — | — | 151 | 759 | | * 490 | * 269 |
| Gabon | * 7,708 | * 6,018 | * 710 | * 980 | 356 | — | * 6 | * 350 |
| Gambia | 76 | — | 4 | 72 | 120 | — | 25 | 95 |
| Ghana | 2,294 | — | 218 | 2,076 | 2,787 | 1,069 | * 1 | * 1,717 |
| Guinea | * 1,500 | — | — | * 1,500 | * 570 | — | * 251 | * 319 |
| Guinea-Bissau | 40 | — | — | 40 | 172 | — | 31 | 141 |
| Ivory Coast | * 4,082 | — | 87 | 3,995 | 3,495 | 1,255 | 130 | 2,110 |
| Kenya | 2,551 | — | 393 | 2,158 | 4,173 | 2,716 | 124 | 1,333 |
| Liberia | 25,713 | — | — | 25,713 | 1,133 | 446 | * 3 | * 684 |
| Libyan Arab Republic | * 107,166 | 104,861 | * 2,286 | 19 | 5,051 | — | 834 | 4,217 |
| Madagascar | 692 | — | 196 | 496 | 1,116 | 646 | 24 | 446 |
| Mauritania | * 8,500 | — | — | * 8,500 | * 350 | — | * 97 | * 253 |
| Mauritius | 900 | — | | 900 | 731 | — | * 283 | * 448 |
| Morocco | 19,327 | — | 12 | 19,315 | 6,092 | 2,262 | 249 | 3,581 |
| Mozambique | 12,146 | — | 163 | 11,983 | 4,793 | 792 | 171 | 3,830 |
| Nigeria | * 101,442 | 99,064 | 278 | * 2,100 | * 4,700 | — | 90 | * 4,610 |
| Réunion | 316 | — | — | 316 | 735 | — | * 105 | * 630 |
| St. Helena | 1 | — | | 1 | 9 | | * 1 | * 8 |
| Sao Tome and Principe | 20 | | — | 20 | 35 | — | * 5 | * 30 |
| Senegal | 2,386 | — | * 43 | * 2,343 | 2,377 | 668 | 1,005 | 704 |
| Seychelles | 12 | — | — | 12 | 110 | — | 32 | 78 |
| Sierra Leone | * 3,150 | | * 10 | * 3,140 | * 830 | * 300 | * 41 | * 489 |
| Somalia | 475 | — | — | 475 | 437 | — | 72 | 365 |
| South Africa | * 18,815 | — | * 20 | 18,795 | * 22,265 | * 13,665 | * 1,188 | * 7,412 |
| Sudan | 1,175 | — | — | 1,175 | 2,143 | * 700 | * 735 | * 708 |
| Togo | 2,253 | — | — | 2,253 | 385 | — | 109 | 276 |
| Tunisia | 16,425 | 12,113 | 81 | 4,231 | 3,212 | 1,030 | 346 | 1,836 |
| United Rep. of Cameroon | 891 | — | — | 891 | 1,167 | — | * 318 | * 849 |
| United Rep. of Tanzania: | | | | | | | | |
| Tanganyika | 1,061 | | 353 | 708 | 2,602 | 1,415 | 373 | 814 |
| Zanzibar | * 50 | — | — | * 50 | * 90 | — | * 13 | * 77 |
| Western Sahara* | 585 | — | — | 585 | 226 | — | 45 | 181 |
| Zaire | 549 | — | * 205 | * 344 | 1,481 | 732 | * 215 | * 534 |
| **AMERICA, NORTH** | **484,663** | **9,187** | **76,675** | **398,801** | **647,255** | **289,802** | **146,777** | **210,676** |
| Antigua | * 229 | — | * 222 | * 7 | * 637 | * 596 | * 1 | * 40 |
| Bahamas | * 15,231 | — | 11,531 | * 3,700 | * 16,380 | 14,295 | 885 | * 1,200 |
| Barbados | * 155 | — | * 3 | * 152 | * 592 | * 160 | * 172 | * 260 |
| Belize | * 110 | — | | * 110 | * 140 | — | * 49 | * 91 |
| Bermuda | * 100 | — | — | * 100 | * 405 | — | * 205 | * 200 |

For general note and foot-notes, see end of table.

## TRANSPORTS

**159. Analyse des marchandises embarquées et débarquées dans les transports maritimes internationaux**

Milliers de tonnes métriques

| 1974 | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Goods loaded — Marchandises embarquées | | | | Goods unloaded — Marchandises débarquées | | | | |
| | Petroleum — Pétrole | | | | Petroleum — Pétrole | | | |
| Total | Crude Brut | Products Produits | Dry cargo Cargaisons sèches | Total | Crude Brut | Products Produits | Dry cargo Cargaisons sèches | Pays ou zone |
| **3,304,218** | **1,497,558** | **335,310** | **1,471,350** | **3,253,489** | **1,470,267** | **311,905** | **1,471,317** | MONDE |
| **388,003** | **247,901** | **9,099** | **131,003** | **105,050** | **29,454** | **9,365** | **66,231** | AFRIQUE |
| * 42,824 | 34,466 | * 3,628 | 4,730 | * 7,447 | — | * 157 | * 7,290 | Algérie |
| 16,568 | 7,377 | * 262 | * 8,929 | 2,954 | — | 167 | 2,787 | Angola |
| 127 | — | — | 127 | 611 | — | 171 | 440 | Bénin |
| 27 | . | — | 27 | 277 | — | * 169 | * 108 | Cap-Vert |
| * 10 | — | | * 10 | * 60 | — | * 9 | * 51 | Comores |
| 2,764 | * 2,450 | — | * 314 | 645 | — | * 290 | * 355 | Congo |
| * 4,344 | * 2,320 | 575 | 1,449 | * 11,384 | * 2,000 | * 540 | 8,844 | Egypte |
| * 45 | — | — | * 45 | * 145 | — | * 17 | * 128 | Guinée équatoriale |
| 681 | — | 103 | 578 | 1,014 | * 610 | * 42 | * 362 | Ethiopie |
| 139 | — | — | 139 | 728 | | * 505 | * 223 | Terr. français des Afars et des Issas |
| * 10,306 | 9,071 | * 485 | * 750 | 351 | — | * 6 | * 345 | Gabon |
| 99 | — | 5 | 94 | 110 | .. | 19 | 91 | Gambie |
| 2,118 | — | 289 | 1,829 | 3,311 | 1,108 | * 5 | * 2,198 | Ghana |
| * 1,550 | | — | * 1,550 | * 580 | — | * 263 | * 317 | Guinée |
| 53 | — | — | 53 | 134 | | 26 | 108 | Guinée-Bissau |
| 3,821 | — | 153 | 3,668 | 3,586 | 1,418 | 25 | 2,143 | Côte d'Ivoire |
| 2,468 | | 526 | 1,942 | 4,054 | 2,808 | 167 | 1,079 | Kenya |
| 25,211 | — | 1 | 25,210 | * 1,125 | 595 | * 3 | * 527 | Libéria |
| * 74,065 | 72,105 | * 1,957 | 3 | 6,413 | — | 1,254 | 5,159 | République arabe libyenne |
| 673 | — | 302 | 371 | 1,112 | 604 | 16 | 492 | Madagascar |
| * 8,600 | — | — | * 8,600 | * 360 | — | * 97 | * 263 | Mauritanie |
| 861 | — | — | 861 | 802 | — | * 295 | * 507 | Maurice |
| 21,425 | — | 10 | 21,415 | 6,619 | 2,585 | 275 | 3,759 | Maroc |
| 10,038 | — | 23 | 10,015 | 3,989 | 255 | 188 | 3,546 | Mozambique |
| * 111,124 | 108,765 | 159 | * 2,200 | * 5,200 | — | 526 | * 4,674 | Nigéria |
| 215 | — | — | 215 | 813 | — | * 116 | * 697 | Réunion |
| 1 | — | — | 1 | 11 | — | * 1 | * 10 | Sainte-Hélène |
| * 25 | — | — | * 25 | * 40 | — | * 5 | * 35 | Sao Tomé et Principe |
| 2,602 | — | * 57 | * 2,545 | 2,013 | 673 | 857 | 483 | Sénégal |
| 13 | — | — | 13 | 106 | — | * 36 | * 70 | Seychelles |
| * 3,200 | — | * 1 | * 3,199 | * 800 | * 310 | * 25 | * 465 | Sierra Leone |
| * 500 | — | — | * 500 | * 450 | - | * 80 | * 370 | Somalie |
| * 19,100 | — | * 30 | 19,070 | * 25,012 | * 12,600 | * 1,077 | * 11,335 | Afrique du Sud |
| 884 | . | — | 884 | 1,901 | * 710 | * 745 | * 446 | Soudan |
| 2,643 | — | — | 2,643 | 345 | – | 101 | 244 | Togo |
| 15,667 | 11,347 | 135 | 4,185 | 3,977 | 843 | 378 | 2,756 | Tunisie |
| 858 | — | — | 858 | 1,231 | — | * 306 | * 925 | Rép.-Unie du Cameroun |
| 1,112 | — | 193 | 919 | 3,454 | 1,638 | 89 | 1,727 | Rép.-Unie de Tanzanie |
| * 55 | — | — | * 55 | * 95 | — | * 13 | * 82 | Tanganyika |
| * 600 | — | — | * 600 | * 250 | | * 50 | * 200 | Zanzibar |
| 587 | — | * 205 | * 382 | * 1,541 | * 697 | * 254 | * 590 | Sahara occidental* |
| | | | | | | | | Zaïre |
| **466,825** | **9,750** | **68,472** | **388,603** | **633,471** | **295,848** | **122,586** | **215,037** | AMERIQUE DU NORD |
| * 227 | — | * 220 | * 7 | * 583 | * 420 | * 123 | * 40 | Antigua |
| * 13,704 | — | * 10,204 | * 3,500 | * 13,127 | * 10,000 | * 2,027 | * 1,100 | Bahamas |
| * 134 | — | . | * 134 | * 676 | * 145 | * 261 | * 270 | Barbade |
| * 115 | — | — | * 115 | * 140 | — | * 50 | * 90 | Belize |
| * 100 | — | — | * 100 | * 470 | — | * 263 | * 207 | Bermudes |

Voir la fin du tableau pour la remarque générale et les notes.

## TRANSPORT

**159. Analysis of goods loaded and unloaded in international sea-borne shipping (continued)**

Thousand metric tons

| Country or area | 1973 | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Goods loaded — Marchandises embarquées | | | | Goods unloaded — Marchandises débarquées | | | |
| | | Petroleum — Pétrole | | | | Petroleum — Pétrole | | |
| | Total | Crude Brut | Products Produits | Dry cargo Cargaisons sèches | Total | Crude Brut | Products Produits | Dry cargo Cargaisons sèches |
| AMERICA, NORTH (continued) | | | | | | | | |
| British Virgin Islands | *5 | — | — | *5 | 36 | — | 8 | 28 |
| Canada | 112,436 | 961 | 6,084 | 105,391 | 65,961 | 20,309 | 4,888 | 40,764 |
| Cayman Islands | *4 | — | — | *4 | *37 | — | 19 | *18 |
| Costa Rica | 1,539 | — | — | 1,539 | 1,301 | 447 | 169 | 685 |
| Cuba | 5,407 | — | — | 5,407 | 12,077 | 5,243 | *1,841 | *4,993 |
| Dominica | *45 | — | — | *45 | *31 | — | *8 | *23 |
| Dominican Republic | 3,424 | — | — | 3,424 | *1,915 | *775 | *490 | *650 |
| El Salvador | 410 | — | — | 410 | 1,349 | *612 | *11 | 726 |
| Greenland | 77 | — | — | 77 | 278 | — | 168 | 110 |
| Grenada | *25 | — | — | *25 | *106 | — | *21 | *85 |
| Guadeloupe | 332 | — | — | 332 | 573 | — | 122 | 451 |
| Guatemala | 690 | — | — | 690 | 1,225 | *940 | *23 | *262 |
| Haiti[11] | 877 | — | — | 877 | 356 | — | *121 | *235 |
| Honduras | 1,842 | — | *222 | *1,620 | *1,157 | *681 | *9 | *467 |
| Jamaica | *10,147 | 25 | 72 | *10,050 | *4,141 | *1,780 | *161 | *2,200 |
| Martinique | 435 | — | 119 | 316 | 875 | 486 | — | 389 |
| Mexico | 11,663 | — | 772 | 10,891 | 10,454 | 3,546 | 2,614 | 4,294 |
| Montserrat | — | — | — | — | 32 | — | 9 | 23 |
| Netherlands Antilles | *44,713 | 3,375 | 38,538 | *2,800 | *52,130 | 45,293 | 5,812 | *1,025 |
| Nicaragua | 656 | — | *3 | *653 | 1,163 | *575 | *72 | *516 |
| Panama | 1,255 | — | 540 | 715 | 4,225 | 3,648 | 20 | 557 |
| Canal Zone | *156 | — | *121 | *35 | *4,850 | — | *4,200 | *650 |
| St. Kitts-Nevis-Anguilla | 30 | — | — | 30 | 60 | — | *9 | *51 |
| St. Lucia | 38 | — | — | 38 | 143 | — | 25 | 118 |
| St. Pierre and Miquelon | 2 | — | — | 2 | 102 | — | 79 | 23 |
| St. Vincent | 27 | — | — | 27 | 70 | — | *9 | *61 |
| Trinidad and Tobago | *21,650 | 4,736 | 15,304 | *1,610 | *16,101 | 14,651 | 50 | *1,400 |
| Turks and Caicos Islands | *4 | — | — | *4 | *10 | — | *2 | *8 |
| United States[4] | 250,194 | *90 | *2,978 | 247,126 | 422,102 | *150,456 | *124,303 | 147,343 |
| United States Virgin Islands[7] | *755 | — | *166 | *589 | *26,464 | 25,344 | 231 | *889 |
| **AMERICA, SOUTH** | **313,788** | **124,755** | **57,199** | **131,834** | **83,547** | **41,514** | **4,699** | **37,334** |
| Argentina | *14,380 | — | 15 | *14,365 | *9,760 | *2,088 | *940 | *6,732 |
| Brazil | 64,059 | 2,030 | 1,751 | 60,278 | 49,769 | 32,111 | 1,775 | 15,883 |
| Chile | *10,605 | *524 | 51 | *10,030 | *5,800 | *3,140 | *338 | *2,322 |
| Colombia | *4,916 | 1,340 | *1,876 | *1,700 | *2,300 | — | *32 | *2,268 |
| Ecuador | 11,880 | 9,937 | — | 1,943 | *1,940 | 894 | *14 | *1,032 |
| Falkland Islands (Malvinas) | *2 | — | — | *2 | *22 | — | *2 | *20 |
| French Guiana | 33 | — | — | 33 | 148 | — | 35 | 113 |
| Guyana | *2,990 | — | — | *2,990 | *1,070 | — | *570 | *500 |
| Peru | 12,329 | *17 | *200 | *12,112 | *3,500 | *1,575 | *219 | *1,706 |
| Surinam | *4,900 | — | — | *4,900 | *1,300 | — | *643 | *657 |
| Uruguay | *627 | — | 6 | *621 | 2,749 | 1,706 | *111 | *932 |
| Venezuela | *187,067 | 110,907 | *53,300 | *22,860 | *5,189 | — | *20 | *5,169 |
| **ASIA** | **1,321,227** | **1,034,257** | **85,888** | **201,082** | **885,848** | **366,721** | **55,599** | **463,528** |
| Bahrain | 10,992 | — | 10,916 | 76 | 684 | — | 64 | 620 |
| Bangladesh | 1,023 | — | — | 1,023 | 5,759 | *550 | *102 | *5,107 |
| Brunei | 12,819 | 10,390 | — | 2,429 | 387 | — | *50 | *337 |
| Burma | 654 | — | — | 654 | 509 | *200 | *20 | *289 |

For general note and foot-notes, see end of table.

**159. Analyse des marchandises embarquées et débarquées dans les transports maritimes internationaux (suite)**

Milliers de tonnes métriques

| 1974 | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Goods loaded — Marchandises embarquées | | | | Goods unloaded — Marchandises débarquées | | | | |
| | Petroleum — Pétrole | | | | Petroleum — Pétrole | | | |
| Total | Crude Brut | Products Produits | Dry cargo Cargaisons sèches | Total | Crude Brut | Products Produits | Dry cargo Cargaisons sèches | Pays ou zone |
| | | | | | | | | AMERIQUE DU NORD (suite) |
| *6 | — | — | *6 | 36 | — | 8 | 28 | Iles Vierges britanniques |
| 106,100 | 1,515 | 5,174 | 99,411 | 60,694 | 19,207 | 3,200 | 38,287 | Canada |
| *5 | — | — | *5 | *38 | — | *20 | *18 | Iles Caïmanes |
| 1,464 | — | — | 1,464 | 1,450 | *400 | *133 | *917 | Costa Rica |
| 6,430 | — | — | 6,430 | 11,029 | *5,350 | *1,850 | *3,829 | Cuba |
| *45 | — | — | *45 | *32 | — | *9 | *23 | Dominique |
| 3,466 | — | — | 3,466 | *2,065 | *950 | *465 | *650 | République dominicaine |
| 433 | — | — | 433 | 1,444 | *595 | *12 | 837 | El Salvador |
| *80 | — | — | *80 | *280 | — | 174 | *106 | Groenland |
| *24 | — | — | *24 | *104 | — | *20 | *84 | Grenade |
| *260 | — | — | *260 | *595 | — | 115 | *480 | Guadeloupe |
| *810 | — | — | *810 | *1,300 | *950 | *36 | *314 | Guatemala |
| 913 | — | — | 913 | 348 | — | *123 | *225 | Haïti[11] |
| *1,850 | — | 200 | *1,650 | *1,158 | 612 | 46 | *500 | Honduras |
| *8,557 | — | 57 | *8,500 | *4,862 | *2,220 | *442 | *2,200 | Jamaïque |
| *475 | — | 167 | *308 | *875 | 516 | — | *359 | Martinique |
| 13,268 | 534 | 1,326 | 11,408 | 8,962 | 1,505 | 1,483 | 5,974 | Mexique |
| — | — | — | — | *34 | — | *9 | *25 | Montserrat |
| *37,323 | *570 | *34,153 | *2,600 | *45,930 | *40,500 | *4,380 | *1,050 | Antilles néerlandaises |
| 697 | — | — | 697 | 1,305 | *560 | *41 | *704 | Nicaragua |
| 1,198 | — | *510 | *688 | 4,088 | 3,506 | *30 | *552 | Panama |
| *84 | — | *49 | *35 | *4,750 | — | *4,000 | *750 | Zone du Canal |
| *27 | — | — | *27 | 44 | — | *9 | *35 | St-Christophe-et-Nièves et Anguilla |
| 53 | — | — | 53 | 139 | — | 24 | 115 | Sainte-Lucie |
| 2 | — | — | 2 | 83 | — | 65 | 18 | St-Pierre-et-Miquelon |
| 36 | — | — | 36 | 69 | — | *9 | *60 | St.-Vincent |
| *22,783 | 7,001 | *14,382 | *1,400 | *16,280 | *14,683 | *97 | *1,500 | Trinité-et-Tobago |
| *4 | — | — | *4 | *10 | — | *2 | *8 | Turques et Caïques, Iles |
| 245,531 | *130 | *1,910 | 243,491 | 424,902 | *169,329 | *102,791 | 152,782 | Etats-Unis[4] |
| *621 | — | *120 | *501 | *25,569 | *24,400 | 269 | *900 | Iles Vierges américaines[7] |
| **315,091** | **102,365** | **55,853** | **156,873** | **90,522** | **43,164** | **4,195** | **43,163** | AMERIQUE DU SUD |
| *15,360 | — | 40 | *15,320 | *9,230 | *2,646 | *660 | *5,924 | Argentine |
| 78,462 | 619 | 423 | 77,420 | 54,898 | 32,731 | 1,767 | 20,400 | Brésil |
| *12,663 | *344 | 149 | *12,170 | *6,717 | *3,729 | *88 | *2,900 | Chili |
| *3,845 | 68 | *1,505 | 2,272 | *2,583 | — | *30 | 2,553 | Colombie |
| 10,338 | 8,342 | — | 1,996 | *2,118 | *850 | *14 | *1,254 | Equateur |
| *2 | — | — | *2 | *22 | — | *2 | *20 | Iles Falkland (Malvinas) |
| *25 | — | — | *25 | *135 | — | 31 | *104 | Guyane française |
| *2,950 | — | — | *2,950 | *1,075 | — | *495 | *580 | Guyane |
| 11,881 | *190 | *225 | *11,466 | *3,780 | *1,500 | 321 | *1,949 | Pérou |
| *4,900 | — | — | *4,900 | *1,360 | — | *666 | *694 | Surinam |
| *863 | — | 11 | *852 | 2,764 | 1,698 | *121 | *945 | Uruguay |
| *173,802 | 92,802 | *53,500 | *27,500 | *5,840 | — | — | *5,840 | Venezuela |
| **1,360,929** | **1,073,819** | **80,035** | **207,075** | **910,022** | **362,659** | **57,566** | **489,797** | ASIE |
| 12,478 | — | 12,408 | 70 | 982 | — | 73 | 909 | Bahrein |
| *950 | — | *5 | *945 | *5,795 | *575 | *110 | *5,110 | Bangladesh |
| 11,253 | *8,550 | — | *2,703 | 405 | — | *45 | *360 | Brunéi |
| *660 | — | — | *660 | *565 | *250 | *15 | *300 | Birmanie |

Voir la fin du tableau pour la remarque générale et les notes.

TRANSPORT

**159. Analysis of goods loaded and unloaded in international sea-borne shipping (continued)**

Thousand metric tons

| Country or area | 1973 | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Goods loaded — Marchandises embarquées | | | | Goods unloaded — Marchandises débarquées | | | |
| | | Petroleum — Pétrole | | | | Petroleum — Pétrole | | |
| | Total | Crude Brut | Products Produits | Dry cargo Cargaisons sèches | Total | Crude Brut | Products Produits | Dry cargo Cargaisons sèches |
| ASIA (continued) | | | | | | | | |
| China | *10,100 | *1,000 | *100 | *9,000 | *15,000 | *— | *— | *15,000 |
| Cyprus | 1,167 | — | — | 1,167 | 2,155 | 663 | 169 | 1,323 |
| Democratic Kampuchea[6] | 50 | — | — | 50 | 583 | — | *162 | *421 |
| East Timor[10] | *15 | — | — | *15 | *39 | — | 5 | *34 |
| Hong Kong | 4,465 | — | 69 | 4,396 | 13,342 | — | 4,838 | 8,504 |
| India[1] | 32,027 | — | *312 | *31,715 | 29,301 | 13,443 | *3,040 | *12,818 |
| Indonesia | 77,761 | 49,438 | 8,127 | 20,196 | 9,943 | — | 1,181 | 8,762 |
| Iran | 274,503 | 263,728 | *8,915 | *1,860 | 5,516 | — | — | 5,516 |
| Iraq | *41,883 | 1,270 | — | 613 | 1,509 | — | — | 1,509 |
| Israel | *27,004 | *23,770 | *756 | *2,478 | *30,222 | *24,590 | *357 | *5,275 |
| Japan[9] | 55,986 | 35 | 762 | 55,189 | 588,279 | 246,689 | 26,506 | 315,084 |
| Jordan | 811 | — | — | 811 | 434 | — | — | 434 |
| Korea, Dem. People's Rep. | *854 | — | — | *854 | *1,210 | — | 585 | *625 |
| Korea, Rep. of | 7,964 | 4 | 731 | 7,229 | 31,798 | 14,082 | 244 | 17,422 |
| Kuwait[2] | *149,190 | 132,763 | *15,500 | 927 | 1,296 | — | — | 1,296 |
| Lebanon | 41,467 | 40,436 | — | 1,031 | 3,278 | — | 305 | 2,973 |
| Macau | 58 | — | — | 58 | 375 | — | 32 | 343 |
| Malaysia: | | | | | | | | |
| East: Sabah | 5,618 | — | — | 5,618 | 1,359 | — | 310 | 1,049 |
| Sarawak | 6,581 | 3,350 | 2,030 | 1,201 | 696 | — | 118 | 578 |
| West | 5,609 | *50 | *156 | *5,403 | 8,452 | *2,700 | *1,228 | *4,524 |
| Maldives | 7 | — | — | 7 | *10 | — | *1 | *9 |
| Oman | 14,398 | 14,393 | — | 5 | *1,755 | — | *1,328 | 427 |
| Pakistan[3] | 3,201 | — | *393 | *2,808 | 7,303 | 2,710 | 646 | 3,947 |
| Philippines | 16,768 | — | 386 | 16,382 | 13,928 | 9,256 | 83 | 4,589 |
| Qatar | *28,000 | 27,485 | — | *515 | 392 | — | *100 | *292 |
| Saudi Arabia[14] | *335,480 | 318,502 | *16,950 | *28 | *3,500 | — | — | *3,500 |
| Singapore | *21,406 | 21 | *15,681 | 5,704 | *36,575 | 21,241 | *6,543 | 8,791 |
| Socialist Republic of Viet Nam[13] | | | | | | | | |
| Former Dem. Rep. of Viet-Nam | *400 | — | — | *400 | 630 | — | 230 | *400 |
| Former Rep. of South Viet-Nam | *170 | — | — | 170 | *6,000 | — | *5,250 | *750 |
| Sri Lanka | 1,177 | — | *20 | *1,157 | 3,403 | 1,758 | 44 | 1,601 |
| Syrian Arab Republic | 34,751 | 33,954 | — | 797 | 2,211 | — | *164 | *2,047 |
| Thailand | 8,349 | — | 514 | 7,835 | 12,809 | 7,540 | 1,081 | 4,188 |
| Turkey | 4,798 | — | 751 | 4,047 | 16,074 | 9,306 | 126 | 6,642 |
| United Arab Emirates | *74,833 | *73,668 | — | *1,165 | *900 | — | *320 | *580 |
| Yemen | 19 | — | — | 19 | 531 | — | 107 | *424 |
| Yemen, Democratic | 2,873 | — | *2,196 | *677 | 3,726 | 3,124 | *80 | *522 |
| **EUROPE** | **467,360** | **30,296** | **96,830** | **341,034** | **1,444,057** | **759,777** | **115,123** | **569,157** |
| Albania | *2,600 | — | — | *2,600 | *720 | — | *20 | *700 |
| Belgium | *31,218 | 9 | *5,698 | 25,511 | 62,202 | 15,240 | 4,279 | 42,683 |
| Bulgaria | 2,198 | — | — | 2,198 | 17,671 | 9,652 | *1,519 | *6,500 |
| Denmark[5] | *12,790 | — | 2,705 | *10,085 | *38,520 | 9,719 | 9,841 | *18,960 |
| Faeroe Islands | 98 | — | — | 98 | 282 | — | 82 | 200 |
| Finland | 12,792 | — | 147 | 12,645 | 24,400 | 9,522 | 3,731 | 11,147 |
| France | 37,952 | — | *8,000 | *29,952 | 219,573 | 157,336 | *8,500 | *53,737 |
| German Dem. Rep. | 2,648 | — | *30 | *2,618 | 13,111 | 5,013 | — | 8,098 |
| Germany, Fed. Rep. of | 27,791 | 17 | 2,184 | 25,590 | 110,230 | 43,758 | 9,760 | 56,712 |
| Gibraltar | 8 | — | — | 8 | 339 | — | 214 | 125 |

For general note and foot-notes, see end of table.

TRANSPORTS

**159. Analyse des marchandises embarquées et débarquées dans les transports maritimes internationaux (suite)**

Milliers de tonnes métriques

| 1974 | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Goods loaded — Marchandises embarquées | | | | Goods unloaded — Marchandises débarquées | | | | |
| | Petroleum — Pétrole | | | | Petroleum — Pétrole | | | |
| Total | Crude Brut | Products Produits | Dry cargo Cargaisons sèches | Total | Crude Brut | Products Produits | Dry cargo Cargaisons sèches | Pays ou zone |
| | | | | | | | | ASIE (suite) |
| * 14,150 | * 4,000 | * 150 | * 10,000 | * 16,000 | * — | * — | * 16,000 | Chine |
| 1,013 | — | — | 1,013 | 1,404 | 510 | 149 | 745 | Chypre |
| * 50 | — | — | * 50 | * 485 | — | * 85 | * 400 | Kampuchea démocratique[6] |
| * 17 | — | — | * 17 | * 40 | — | * 6 | * 34 | Timor oriental[10] |
| 4,920 | — | 81 | 4,839 | 13,709 | — | 5,000 | 8,709 | Hong Kong |
| 30,722 | — | * 160 | * 30,562 | 31,495 | 14,629 | * 3,685 | * 13,181 | Inde[1] |
| 80,889 | 54,635 | 5,688 | 20,566 | 10,444 | — | 1,584 | 8,860 | Indonésie |
| 279,064 | 268,273 | * 9,265 | * 1,526 | 8,268 | — | — | 8,268 | Iran |
| 50,907 | 50,069 | — | 838 | 2,847 | — | — | 2,847 | Irak |
| * 29,664 | * 25,930 | * 776 | * 2,958 | * 33,045 | * 26,790 | * 352 | * 5,903 | Israël |
| 67,133 | 3 | 2,114 | 65,016 | 597,190 | 238,101 | 30,230 | 328,859 | Japon[9] |
| 1,116 | — | — | 1,116 | 367 | — | — | 367 | Jordanie |
| * 1,100 | — | — | * 1,100 | * 1,850 | — | 942 | * 908 | Corée, Rép. populaire dém. |
| 8,258 | 5 | 736 | 7,517 | 33,829 | 15,532 | 328 | 17,969 | Corée, République de |
| * 124,324 | 110,847 | * 12,600 | 877 | 1,571 | — | — | 1,571 | Koweit[2] |
| 25,654 | 24,836 | — | 818 | 4,006 | — | 407 | 3,599 | Liban |
| 147 | — | — | 147 | 299 | — | * 36 | * 263 | Macao |
| | | | | | | | | Malaisie: |
| 3,839 | — | — | 3,839 | 1,599 | — | * 343 | * 1,256 | Orientale: Sabah |
| 5,821 | * 3,025 | * 1,490 | * 1,306 | * 700 | — | * 116 | * 584 | Sarawak |
| 5,566 | * 100 | * 140 | * 5,326 | 9,169 | * 2,850 | * 1,210 | * 5,109 | Occidentale |
| 8 | — | — | 8 | * 11 | — | * 1 | * 10 | Maldives |
| 14,269 | 14,266 | — | 3 | * 1,811 | — | * 1,168 | 643 | Oman |
| 3,073 | — | * 387 | * 2,686 | 7,559 | * 3,100 | * 630 | * 3,829 | Pakistan[3] |
| 12,964 | — | 121 | 12,843 | 14,532 | 8,485 | 713 | 5,334 | Philippines |
| * 25,400 | 24,636 | — | * 764 | 582 | — | * 134 | * 448 | Qatar |
| * 390,110 | 373,639 | * 16,430 | * 41 | * 4,000 | — | — | * 4,000 | Arabie saoudite[14] |
| * 19,751 | 10 | * 13,985 | 5,756 | * 36,397 | 23,059 | * 4,099 | 9,239 | Singapour |
| | | | | | | | | République socialiste du Viet Nam[1,8] |
| * 750 | — | — | * 750 | * 650 | — | 293 | * 357 | Ancienne Rép. dém. du Viet Nam |
| * 160 | — | — | * 160 | * 3,480 | — | * 2,750 | * 730 | Ancienne Rép. du Sud Viet Nam |
| 1,119 | — | * 20 | * 1,099 | 3,034 | 1,422 | 75 | 1,537 | Sri Lanka |
| 29,622 | 29,066 | — | 556 | 3,832 | — | * 956 | * 2,876 | République arabe syrienne |
| 9,905 | — | 141 | 9,764 | 11,578 | * 6,800 | 1,022 | * 3,756 | Thaïlande |
| 4,305 | — | 688 | 3,617 | 17,630 | 9,961 | 253 | 7,416 | Turquie |
| * 82,891 | * 81,691 | — | * 1,200 | * 1,021 | — | * 421 | * 600 | Emirats arabes unis |
| 23 | — | — | 23 | 578 | — | 113 | 465 | Yémen |
| 2,308 | — | * 2,080 | * 228 | 3,780 | 2,700 | * 72 | 1,008 | Yémen, démocratique |
| **475,754** | **23,545** | **89,108** | **363,101** | **1,444,625** | **721,223** | **111,022** | **612,380** | EUROPE |
| * 2,700 | — | — | * 2,700 | * 740 | — | * 20 | * 720 | Albanie |
| * 30,779 | 25 | * 6,521 | 24,233 | 63,880 | 13,206 | 5,073 | 45,601 | Belgique |
| 2,103 | — | — | 2,103 | 20,659 | 10,629 | * 1,515 | * 8,515 | Bulgarie |
| * 12,750 | — | 2,383 | * 10,367 | * 39,680 | 9,283 | 10,148 | * 20,249 | Danemark[5] |
| * 105 | — | — | * 105 | 306 | — | 99 | 207 | Iles Féroé |
| 11,440 | — | 229 | 11,211 | 25,306 | 9,468 | 2,903 | 12,935 | Finlande |
| 38,498 | — | * 8,000 | * 30,498 | 221,833 | 151,613 | * 7,000 | * 63,220 | France |
| 2,954 | — | * 30 | * 2,924 | 13,349 | 5,207 | — | 8,142 | Rép. dém. allemande |
| 35,507 | 37 | 3,031 | 32,439 | 115,119 | 47,342 | 8,007 | 59,770 | Allemagne, Rép. fédérale d' |
| 5 | — | — | 5 | 405 | — | 273 | 132 | Gibraltar |

Voir la fin du tableau pour la remarque générale et les notes.

## TRANSPORT

**159. Analysis of goods loaded and unloaded in international sea-borne shipping (continued)**

Thousand metric tons

| Country or area | 1973 | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Goods loaded — Marchandises embarquées | | | | Goods unloaded — Marchandises débarquées | | | |
| | | Petroleum — Pétrole | | | | Petroleum — Pétrole | | |
| | Total | Crude Brut | Products Produits | Dry cargo Cargaisons sèches | Total | Crude Brut | Products Produits | Dry cargo Cargaisons sèches |
| **EUROPE (continued)** | | | | | | | | |
| Greece | 8,846 | — | 2,460 | 6,386 | 25,257 | 12,321 | * 1,591 | * 11,345 |
| Iceland | 403 | — | — | 403 | 1,300 | — | 658 | 642 |
| Ireland | * 3,338 | 5 | 482 | * 2,851 | * 11,402 | 2,725 | 2,938 | * 5,739 |
| Italy | 37,041 | 168 | 23,842 | 13,031 | 237,336 | 167,521 | 8,182 | 61,633 |
| Malta | 94 | — | — | 94 | 941 | — | 339 | 602 |
| Netherlands | 88,121 | 25,148 | 23,079 | 39,894 | 261,833 | 135,729 | 16,583 | 109,521 |
| Norway | 42,499 | 1,531 | 2,114 | 38,854 | 22,325 | 7,050 | 4,399 | 10,876 |
| Poland | 28,666 | — | 605 | 28,061 | 15,945 | — | 1,253 | 14,692 |
| Portugal | 3,388 | — | 167 | 3,221 | 10,966 | 4,382 | 1,174 | 5,410 |
| Romania | * 6,700 | — | * 2,500 | * 4,200 | * 10,643 | 4,143 | — | * 6,500 |
| Spain[12] | 17,038 | 14 | 5,081 | 11,943 | 71,398 | 41,356 | 561 | 29,481 |
| Sweden[5] | 40,126 | 461 | 1,359 | 38,306 | 50,487 | 11,399 | 18,922 | 20,166 |
| United Kingdom | 57,058 | 2,852 | 15,379 | 38,827 | 221,085 | 114,594 | 20,040 | 86,451 |
| Yugoslavia | 3,947 | 91 | 198 | 3,658 | * 16,091 | 8,317 | * 537 | 7,237 |
| **OCEANIA** | **160,534** | **283** | **2,893** | **157,358** | **42,944** | **13,270** | **6,751** | **22,923** |
| American Samoa | 56 | — | — | 56 | 264 | — | 154 | 110 |
| Australia | 144,710 | 283 | 2,789 | 141,638 | 25,898 | 8,477 | 3,456 | 13,965 |
| Christmas Island | 1,366 | — | — | 1,366 | 46 | — | * 31 | * 15 |
| Cook Islands | 16 | — | — | 16 | 28 | — | * 3 | * 25 |
| Fiji | 457 | — | 23 | 434 | 764 | — | 355 | 409 |
| French Polynesia | 34 | — | — | 34 | 442 | — | * 140 | * 302 |
| Gilbert Islands | 748 | — | — | 748 | 21 | — | 2 | 19 |
| Guam | * 150 | — | * 79 | 71 | * 2,064 | * 1,620 | * 184 | * 260 |
| Nauru[3] | * 2,400 | — | — | * 2,400 | * 45 | — | * 28 | * 17 |
| New Caledonia | 2,130 | — | — | 2,130 | 1,231 | — | 785 | 446 |
| New Hebrides | 88 | — | — | 88 | 129 | — | 36 | 93 |
| New Zealand | 7,452 | — | 2 | 7,450 | 10,812 | 3,173 | 937 | 6,702 |
| Pacific Islands | * 18 | — | — | * 18 | * 117 | — | * 64 | * 53 |
| Papua New Guinea[3] | * 671 | — | — | * 671 | 925 | — | * 530 | * 395 |
| Solomon Islands | 154 | — | — | 154 | 62 | — | 25 | 37 |
| Tonga | 33 | — | — | 33 | 19 | — | * 9 | * 10 |
| Western Samoa | 51 | — | — | 51 | 77 | — | 12 | 65 |
| **USSR** | **112,620** | *** 42,270** | *** 27,094** | *** 43,256** | **36,918** | **13,200** | *** —** | *** 23,718** |

**Note.** Analysis by type of cargo presented in this table are mostly estimates based on the information available in external trade statistics and also on the data shown in the international sea-borne shipping table (table 158). Petroleum products exclude bunkers and those products not generally carried by tanker, namely: paraffin wax, petroleum coke, asphalt and lubricating oil which are included with the data for dry cargo. See also the general note to table 158.

[1]Twelve months beginning 1 April of year stated.

[2]Including Kuwait's share of traffic in the Neutral Zone.

[3]Twelve months ending 30 June of year stated.

[4]Including Puerto Rico. Excluding shipments to and from U.S. Virgin Islands.

[5]Including international ferry traffic.

[6]Formerly Cambodia.

[7]Excluding shipments to and from United States and Puerto Rico.

[8]Formerly Spanish Sahara.

[9]Including data for Okinawa prefecture.

[10]Formerly Portuguese Timor.

[11]Twelve months ending 30 September of year stated.

[12]Including Canary Islands, Ceuta and Melilla previously presented separately in African area.

[13]Formerly Democratic Republic of Viet-Nam and Republic of South Viet-Nam.

[14]Including Saudi Arabia's share of traffic in the Neutral Zone.

TRANSPORTS

**159. Analyse des marchandises embarquées et débarquées dans les transports maritimes internationaux (suite)**

Milliers de tonnes métriques

| 1974 | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Goods loaded — Marchandises embarquées | | | | Goods unloaded — Marchandises débarquées | | | | |
| | Petroleum — Pétrole | | | | Petroleum — Pétrole | | | |
| Total | Crude Brut | Products Produits | Dry cargo Cargaisons sèches | Total | Crude Brut | Products Produits | Dry cargo Cargaisons sèches | Pays ou zone |
| | | | | | | | | EUROPE (suite) |
| 12,179 | | * 1,246 | * 10,933 | 25,284 | 12,197 | * 792 | * 12,295 | Grèce |
| 363 | — | — | 363 | 1,373 | - | 618 | 755 | Islande |
| * 3,387 | — | 422 | * 2,965 | * 10,856 | 2,652 | 2,824 | * 5,380 | Irlande |
| 35,920 | 402 | 19,733 | 15,785 | 225,515 | 152,779 | 9,156 | 63,580 | Italie |
| 91 | — | — | 91 | 914 | — | * 321 | * 593 | Malte |
| 85,120 | 18,856 | 21,641 | 44,623 | 250,916 | 113,972 | 18,725 | 118,219 | Pays-Bas |
| 40,549 | 1,982 | 1,223 | 37,344 | 22,644 | 6,729 | 3,748 | 12,167 | Norvège |
| 33,788 | — | 626 | 33,162 | 18,060 | — | 1,015 | 17,045 | Pologne |
| 3,470 | — | 263 | 3,207 | 13,032 | 5,765 | 1,083 | 6,184 | Portugal |
| * 7,000 | - | * 2,500 | * 4,500 | * 12,000 | 4,538 | — | * 7,462 | Roumanie |
| 18,031 | 206 | 4,567 | 13,258 | 76,569 | 43,764 | 1,186 | 31,619 | Espagne[12] |
| 41,284 | 1,025 | 1,859 | 38,400 | 55,233 | 11,371 | 20,901 | 22,961 | Suède[5] |
| 53,739 | 1,012 | 14,586 | 38,141 | 213,909 | 113,286 | 15,030 | 85,593 | Royaume-Uni |
| 3,992 | — | 248 | 3,744 | * 17,043 | 7,422 | * 585 | 9,036 | Yougoslavie |
| **179,410** | **178** | **2,513** | **176,719** | **47,753** | **13,519** | **7,171** | **27,063** | OCEANIE |
| 65 | — | — | 65 | 319 | | 134 | 185 | Samoa américaines |
| 161,055 | 178 | 2,430 | 158,447 | 29,263 | 8,518 | 3,574 | 17,171 | Australie |
| 1,714 | — | — | 1,714 | 52 | — | * 36 | * 16 | Ile Christmas |
| 10 | — | — | 10 | 21 | — | * 5 | * 16 | Iles Cook |
| * 480 | — | 35 | * 445 | 682 | — | 359 | 323 | Fidji |
| * 40 | — | — | * 40 | * 470 | — | * 147 | * 323 | Polynésie française |
| * 800 | — | — | * 800 | * 25 | — | * 4 | * 21 | Iles Gilbert |
| * 125 | — | * 48 | 77 | * 2,085 | * 1,650 | * 175 | * 260 | Guam |
| * 3,000 | — | — | * 3,000 | * 50 | - | * 33 | * 17 | Nauru[3] |
| 3,565 | — | — | 3,565 | 1,264 | — | 841 | 423 | Nouvelle-Calédonie |
| 104 | — | — | 104 | 145 | — | 37 | 108 | Nouvelles-Hébrides |
| 7,514 | — | — | 7,514 | 12,110 | 3,351 | 1,204 | 7,555 | Nouvelle-Zélande |
| * 23 | — | — | * 23 | * 125 | — | * 71 | * 54 | Iles du Pacifique |
| * 700 | — | — | * 700 | * 1,000 | — | * 503 | * 497 | Papouasie-Nouv.-Guinée[3] |
| * 145 | — | — | * 145 | * 70 | — | * 27 | * 43 | Iles Salomon |
| 46 | — | — | 46 | 21 | — | * 9 | * 12 | Tonga |
| 24 | — | — | 24 | 51 | — | * 12 | * 39 | Samoa-Occidental |
| **118,206** | *** 40,000** | *** 30,230** | *** 47,976** | **22,046** | **4,400** | * — | *** 17,646** | URSS |

**Remarque**. Les analyses par type de cargaison présentées dans ce tableau sont principalement des estimations fondées sur les renseignements disponibles dans les statistiques du commerce extérieur et aussi sur les données du tableau relatif aux transports maritimes internationaux (tableau 158). Les produits dérivés du pétrole ne comprennent pas les combustibles de soute et les produits non transportés en général par bateau-citerne, à savoir: paraffine, coke de pétrole, asphalte et les huiles de graissage qui sont compris avec les données des cargaisons sèches. Voir également la remarque générale au tableau 158.

[1]Douze mois commençant le 1er avril de l'année indiquée.
[2]Y compris la partie du trafic de la Zone neutre de Koweït.
[3]Douze mois finissant le 30 juin de l'année indiquée
[4]Y compris Porto Rico. A l'exclusion du trafic avec les Iles Vierges américaines.
[5]Y compris le trafic international par ferry.
[6]Anciennement Cambodge.
[7]A l'exclusion du trafic avec les Etats-Unis et Porto Rico.
[8]Anciennement Sahara espagnol.
[9]Comprend les données pour la préfecture d'Okinawa.
[10]Anciennement Timor portugais.
[11]Douze mois finissant le 30 septembre de l'année indiquée.
[12]Y compris Canaries, Ceuta et Melilla présentées anciennement en séparation dans la zone d'Afrique.
[13]Anciennement la République démocratique du Viet Nam et la République du Sud Viet Nam.
[14]Y compris la partie du trafic de la Zone neutre de l'Arabie saoudite.

## D. RECOPILACION ANALITICA DE LAS OBSERVACIONES Y PROPUESTAS DE LOS GOBIERNOS Y ORGANIZACIONES INTERNACIONALES RESPECTO DEL PROYECTO DE CONVENIO SOBRE EL TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS, Y DE LOS PROYECTOS DE DISPOSICIONES RELATIVAS A LA APLICACION, LAS RESERVAS Y OTRAS CLAUSULAS FINALES PREPARADAS POR EL SECRETARIO GENERAL

**Documento A/CONF.89/8**

[*Original: inglés*]
[*10 de noviembre de 1977*]

INDICE


| | Párrafos | Página |
|---|---|---|
| I. **Introducción** | 1– 6 | 36 |
| II. **Análisis de las observaciones y propuestas** | 7–267 | 38 |
| A. OBSERVACIONES Y PROPUESTAS SOBRE EL PROYECTO DE CONVENIO EN SU TOTALIDAD | 7– 13 | 38 |
| B. OBSERVACIONES Y PROPUESTAS SOBRE LAS DISPOSICIONES DEL PROYECTO DE CONVENIO | 14–254 | 38 |
| *Parte I. Disposiciones generales* | 14– 45 | 39 |
| Artículo 1. Definiciones | 14–35 | 39 |
| Artículo 2. Ambito de aplicación | 36– 44 | 40 |
| Artículo 3. Interpretación del Convenio | 45 | 41 |
| *Parte II. Responsabilidad del porteador* | 46–157 | 41 |
| Artículo 4. Período de responsabilidad | 46– 52 | 41 |
| Artículo 5. Fundamentos de la responsabilidad | 53– 98 | 43 |
| Artículo 6. Límites de la responsabilidad | 99–119 | 49 |
| Artículo 7. Aplicación a reclamaciones no contractuales | 120–121 | 51 |
| Artículo 8. Pérdida del derecho de la limitación de responsabilidad | 122–135 | 53 |
| Artículo 9. Carga sobre cubierta | 136–141 | 54 |
| Artículo 10. Responsabilidad del porteador y del porteador efectivo | 142–148 | 54 |
| Artículo 11. Transporte directo | 149–157 | 55 |
| *Parte III. Responsabilidad del cargador* | 158–171 | 57 |
| Artículo 12. Norma general | 158–161 | 57 |
| Artículo 13. Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas | 162–171 | 57 |
| *Parte IV. Documentos de transporte* | 172–198 | 58 |
| Artículo 14. Expedición del conocimiento de embarque | 172–173 | 58 |
| Artículo 15. Contenido del conocimiento de embarque | 174–181 | 59 |
| Artículo 16. Conocimiento de embarque: reservas y valor probatorio | 182–185 | 59 |
| Artículo 17. Garantías por parte del cargador | 186–194 | 60 |
| Artículo 18. Documentos distintos del conocimiento de embarque | 195–198 | 61 |
| *Parte V. Reclamaciones y acciones* | 199–241 | 62 |
| Artículo 19. Aviso de pérdida, daños o demora | 199–211 | 62 |
| Artículo 20. Prescripción de las acciones | 212–217 | 63 |
| Artículo 21. Jurisdicción | 218–231 | 65 |
| Artículo 22. Arbitraje | 232–241 | 66 |
| *Parte VI. Disposiciones complementarias* | 242–254 | 67 |
| Artículo 23. Estipulaciones contractuales | 242–244 | 67 |
| Artículo 24. Avería gruesa | 245–251 | 67 |
| Artículo 25. Otros convenios | 252–254 | 68 |
| C. Observaciones y propuestas sobre los proyectos de disposiciones relativas a la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales | 255–267 | 68 |


### I. Introducción

1. El presente documento, que analiza las observaciones y propuestas de los gobiernos y organizaciones internacionales interesadas[1] respecto del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías (véase *supra* documento A/CONF.89/5) y de los proyectos de disposiciones relativas a la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales preparadas por el Secretario General (*ibid.* documentos A/CONF.89/6 y Add.142), se ha elaborado para presentarlo a la Conferencia en cumplimiento de una decisión de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI), adoptada en su noveno período de sesiones (12 de abril a 7 de mayo de 1976)[2].

2. Se analizan todas las observaciones recibidas hasta el 31 de octubre de 1977. Hasta esa fecha se habían

[1] Las observaciones y propuesta recibidas hasta el 1º de octubre de 1977 se reproducen en el documento A/CONF.89/7, y las observaciones y propuestas recibidas después de esa fecha se reproducen como adiciones a ese documento. En la introducción al documento A/CONF.89/7 se señalan los antecedentes de la recepción de esas observaciones y propuestas.

[2] Véase *Documentos Oficiales de la Asamblea General, trigésimo primer período de sesiones, Suplemento No. 17*, párr. 44.

recibido observaciones y propuestas de los siguientes gobiernos y organizaciones internacionales[3]:

*Gobiernos*

Alemania, República Federal de, Australia, Austria, Canadá, Chad, Checoslovaquia, Estados Unidos de América, Francia, Iraq, Mauricio, Noruega, Países Bajos, Qatar, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Democrática Alemana, República Socialista Soviética de Bielorrusia, Suecia y Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

*Organizaciones internacionales*

Comité Jurídico Consultivo Asiático-Africano, Comisión Económica de las Naciones Unidas para América Latina, Comité Marítimo Internacional, Organización de Aviación Civil Internacional, Cámara de Comercio Internacional, Cámara Internacional de Navegación Marítima, Asociación Internacional de Armadores, Unión Internacional de Seguros de Transporte y Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril, Berna[4].

3. En el análisis, las observaciones y propuestas se examinan en relación con el artículo pertinente o, en su caso, con los párrafos o incisos del artículo al cual se refieren. Cuando las observaciones o propuestas se refieren al artículo en su conjunto y no a un párrafo particular de algún artículo, se analizan bajo el epígrafe "artículo en conjunto". Puesto que este análisis es complementario del documento A/CONF.89/7 y de sus adiciones, que reproducen íntegramente las observaciones y propuestas, en él sólo se enuncia la esencia de las observaciones o propuestas y los principales argumentos aducidos a su favor. Para facilitar la referencia a las observaciones originales, en el caso de que se considere necesaria, esas observaciones y propuestas han sido reproducidas en el documento A/CONF.89/7 y en sus adiciones en párrafos numerados, y el análisis se remite a los números de esos párrafos. Siempre que una propuesta enuncie un proyecto de texto dirigido a enmendar el proyecto de convenio, el análisis reproduce el proyecto de texto[5].

4. Algunas observaciones aluden por vía de comparación a disposiciones de otros convenios de transporte. Esas disposiciones se reproducen en notas al hacerse el análisis de esas observaciones. Aunque algunas observaciones se refieren a disposiciones del Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, firmado en Bruselas, el 25 de agosto de 1924, y al Protocolo por el que se modifica ese Convenio, firmado en Bruselas el 23 de febrero de 1968, ellas no han sido reproducidas, por cuanto figuran en un documento que se pondrá a disposición de la Conferencia, en el cual aparece un cuadro comparativo de las disposiciones jurídicas de esos dos instrumentos y el proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías[6].

*Abreviaturas*

5. Los nombres de las organizaciones internacionales que hicieron observaciones al proyecto de convenio se abrevian en la forma siguiente:

| | |
|---|---|
| CJCAA | Comité Jurídico Consultivo Asiático-Africano |
| CEPAL | Comisión Económica de las Naciones Unidas para América Latina |
| CMI | Comité Marítimo Internacional |
| OACI | Organización de Aviación Civil Internacional |
| CCI | Cámara de Comercio Internacional |
| CINM | Cámara Internacional de Navegación Marítima |
| AIA | Asociación Internacional de Armadores |
| UIST | Unión Internacional de Seguros de Transporte |
| OCTI | Oficina Central de Transportes Ferroviarios Internacionales, Berna |

6. Los títulos de los convenios de transporte a que se alude en el análisis se abrevian en la forma siguiente:

*Convenio de embargo preventivo de 1952*: Convenio internacional relativo al embargo preventivo de buques destinados a la navegación marítima, firmado en Bruselas el 10 de mayo de 1952 (Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 439, pág. 195; *Registro de textos de convenciones y otros instrumentos relativos al derecho mercantil internacional*, publicado por la CNUDMI, vol. II, cap. II).

*Convenio de Atenas de 1974*: Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974, firmado en Atenas el 13 de diciembre de 1974 (documento de la OCMI, No. de venta: 75.03.S).

*Convenio de Bruselas de 1924*: Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de concimientos, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924 (Sociedad de las Naciones, *Treaty Series*, vol. CXX, pág. 157; *Registro de textos de convenciones y otros instrumentos relativos al derecho mercantil internacional*, publicado por la CNUDMI, vol. II, cap. II).

*Protocolo de Bruselas de 1968*: 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, firmado el Protocolo en Bruselas el 23 de febrero de 1968 (*Registro de textos de*

[3] Además de las observaciones y propuestas que figuran en el documento A/CONF.89/7, el presente documento analiza las observaciones y propuestas presentadas por los Gobiernos del Iraq y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

[4] Se someterán a la Conferencia ciertos documentos de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. Esos documentos se mencionan en el párrafo 4 del documento A/CONF.89/4 ("Métodos de trabajo y procedimientos de la Conferencia"). Esos documentos no se analizan aquí debido a su extensión y a su carácter especial, y a que todos, salvo uno, fueron publicados antes de que la CNUDMI aprobase el proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías.

[5] Sin embargo, cabe observar que, con arreglo al reglamento provisional de la Conferencia (documento A/CONF.89/3), esos proyectos de texto deben presentarse en la Conferencia en la forma prevista en su artículo 28 para que puedan ser considerados como propuestas.

[6] "Cuadro comparativo de las disposiciones jurídicas relativas a la reglamentación internacional del transporte marítimo de mercancías" (doc. TD/B/C.ISL/19/Supl. 1, preparado por la secretaría de la UNCTAD).

*convenciones y otros instrumentos relativos al derecho mercantil internacional*, publicado por la CNUDMI, vol. II, cap. II).

*Convenio CIM*: Convenio internacional relativo al transporte de mercancías por ferrocarril, firmado en Berna el 25 de octubre de 1952 (Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 241, pág. 336).

*Convenio CIV*: Convenio internacional relativo al transporte de pasajeros y equipajes por ferrocarril, firmado en Berna el 25 de octubre de 1952 (Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 242, pág. 354).

*Convenio CMR*: Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, firmado en Ginebra el 19 de mayo de 1956 (Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 399, pág. 189).

*Convenio de Guadalajara de 1961*: El Convenio complementario del Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional efectuado por una persona que no sea el transportista contractual, firmado en Guadalajara el 18 de septiembre de 1961 (documento 8181 de la OACI).

*Protocolo de La Haya de 1955*: Protocolo que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, firmado el Protocolo en La Haya el 28 de septiembre de 1955 (Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 478, pág. 371).

*Convenio de Londres de 1976*: Convenio sobre los límites de la responsabilidad por reclamaciones marítimas, 1976, firmado en Londres el 19 de noviembre de 1976 (documento LEG/CONF.5/10 de la OCMI).

*Protocolo de Montreal No. 4*: Protocolo de Montreal No. 4 que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955, firmado en Montreal el 25 de septiembre de 1975 (documento 9148 de la OACI).

*Convenio de Varsovia, de 1929*: Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929 (Sociedad de las Naciones, *Treaty Series*, vol. CXXXVII, pág. 11).

## II. Análisis de las observaciones y propuestas

### A. OBSERVACIONES Y PROPUESTAS SOBRE EL PROYECTO DE CONVENIO EN SU TOTALIDAD

7. Los siguientes respondientes, al formular observaciones sobre el proyecto de convenio en su totalidad, opinan que sus disposiciones son en general aceptables y que el proyecto de convenio constituiría una base adecuada para los debates de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías: República Federal de Alemania (párr. 1)[7], Australia (párrs. 3 a 5), Austria (párr. 1), Canadá (comentario general), Checoslovaquia (párrs. 1 y 7), Estados Unidos (párrs. 1 a 3), Francia (párrs. 1 a 3), Iraq (párr. 1), Mauricio (párrs. 1, 2 y 4), Noruega (párrs. 1 a 4), Países Bajos (párr. 1), Qatar (párrs. 8 a 11 y 35), Reino Unido (párr. 1), Suecia (párrs. 1 y 2), CJCAA (párr. 1) y OCTI (párrs. 10 y 11).

8. Los respondientes mencionados en el párrafo 7 *supra* dan las siguientes razones para su aprobación general del proyecto de convenio:

*a*) El proyecto de convenio en su totalidad es una conciliación cuidadosamente elaborada y equilibrada de diferentes sistemas jurídicos y económicos y de los intereses de todas las partes que intervienen en los contratos para el transporte marítimo de mercancías (Australia, párr. 3; Estados Unidos, párrs. 1 y 2; Francia, párr. 2; y Noruega, párrs. 2 y 4);

*b*) Representa una mejora de las disposiciones correspondientes del Convenio de Bruselas de 1924 (Estados Unidos, párr. 2; Mauricio, párr. 4; Noruega, párr. 2; Qatar, párrs. 8 a 11 y 35; y Suecia, párrs. 1 y 2);

*c*) Sirve los intereses de la armonización con los convenios internacionales que rigen otros modos de transporte y podría facilitar la aprobación futura de un convenio sobre el transporte multimodal (Austria, párr. 1; Estados Unidos, párr. 3; Francia, párr. 1; y la OCTI, párrs. 10 y 11);

*d*) Al formular el proyecto de convenio, se otorgó la debida consideración a las directrices establecidas en la resolución de 1971 del Grupo de Trabajo sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo de la UNCTAD[8] (Canadá, comentario general; Checoslovaquia, párr. 7; Noruega, párr. 1; y Qatar, en los párrs. 10, 11 y 35).

9. Con excepción de Mauricio, todos los respondientes (enumerados en el párrafo 7 *supra*), que consideran que el proyecto de convenio en su totalidad es aceptable en general y adecuado para su consideración en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, señalan, sin embargo, que existen aún dificultades concretas con el texto actual y sugieren métodos apropiados para resolverlas[9]. Australia (párrs. 4 y 5), Estados Unidos (párr. 4) y Francia (párr. 3) subrayan que los artículos del proyecto de convenio sobre los que no hacen observaciones particulares son plenamente aceptables en su forma actual.

10. Noruega (párr. 3) y Suecia (párr. 3) subrayan que el nuevo convenio sobre el transporte marítimo de mercancías debería ser tal que consiguiera rápidamente una aceptación mundial, de modo que, en un período de tiempo relativamente corto, reemplazara a los demás convenios internacionales sobre el tema.

11. La CCI (párr. 8), la CINM (párr. 2) y la UIST (párr. 7) indican sus reservas respecto de la aceptabilidad del proyecto de convenio y expresan la opinión de que, al

[7] Estos párrafos indican los párrafos de las observaciones y propuestas de los respectivos gobiernos u organizaciones internacionales que figuran en el documento A/CONF.89/7.

[8] TD/B/C.4/86, anexo I, reproducida también en el *Anuario de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional*, vol. II: 1971, segunda parte, cap. III, anexo II.

[9] Esos comentarios se indican más adelante, en el examen de los artículos correspondientes del proyecto de convenio

menos en lo referente al régimen jurídico de la responsabilidad de los porteadores, serviría mejor a los intereses del comercio internacional el mantenimiento del Convenio de Bruselas de 1924, enmendado por el Protocolo de Bruselas de 1968.

12. La República Federal de Alemania (párr. 2), Australia (párr. 1), Canadá (párr. 4), Noruega (párr. 8), el Reino Unido (párr. 3), la República Democrática Alemana (párr. 20) y Suecia (párr. 12) se reservan expresamente su derecho a presentar nuevas enmiendas en la conferencia diplomática.

*Título del proyecto de convenio*

13. La República Socialista Soviética de Bielorrusia (párr. 1), la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (párr. 1) y la AIA (párr. 1) señalan que el proyecto de convenio no abarca todas las cuestiones relativas al transporte marítimo de mercancías, ya que, por ejemplo, el párrafo 3 del artículo 2 excluye su aplicación a los contratos de fletamento. Por consiguiente, sugieren que el proyecto de convenio debería tener un título parecido a "Convenio sobre la unificación de algunas normas relativas al transporte marítimo de mercancías".

## B. OBSERVACIONES Y PROPUESTAS SOBRE LAS DISPOSICIONES DEL PROYECTO DE CONVENIO

### PARTE I. DISPOSICIONES GENERALES

#### *Artículo 1. Definiciones*

*Artículo en su conjunto*

*Definiciones adicionales propuestas*

14. Austria (párr. 3) y Qatar (párr. 12) proponen que se agregue al proyecto de convenio una definición del término "cargador". Austria sugiere la redacción siguiente: "por 'cargador' se entenderá toda persona que, por sí o por conducto de otra que actúa en su nombre, haya celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador y para la cual se realiza dicho transporte".

15. Austria (párr. 4) propone también que se definan los términos "puerto de carga" y "puerto de descarga", a fin de dejar en claro que el alcance de estos términos no se limita estrictamente a las zonas portuarias respectivas; las definiciones propuestas son las siguientes:

*a*) "Por 'puerto de carga' se entenderá todo puerto o lugar en el que se cargue realmente el buque";

*b*) "Por 'puerto de descarga' se entenderá todo puerto o lugar en el que se descargue realmente el buque".

16. Qatar (párr. 12) sugiere que se incluya en el artículo una definición de la palabra "buque".

*Párrafo 1*

17. El Canadá (párr. 1*d*)) está de acuerdo en la definición de "porteador" y con la distinción hecha entre ese término y el término "porteador efectivo".

18. Los Estados Unidos (párr. 5) proponen que las palabras "en su nombre" se sustituyan en este párrafo por la frase "con su autorización" a fin de asegurar que la persona en cuyo nombre pero sin cuya autorización se celebre un contrato.

*Párrafo 2*

19. Canadá (párr. 1 *d*)) está de acuerdo con la definición de "porteador efectivo" y con la distinción hecha entre ese término y el término "porteador".

20. La OACI (párr. 1) sugiere que la definición de "porteador efectivo" se ajuste a la adoptada en el artículo 1 *c*) del Convenio de Guadalajara de 1961 en los términos siguientes: "El 'transportista de hecho' significa la persona, distinta del transportista contractual, que, en virtud de autorización dada por el transportista contractual, realiza todo o parte del transporte . . . Dicha autorización se presumirá salvo prueba en contrario".

21. El Iraq (párr. 2) y el CJCAA (párr. 2) sugieren que se considere la inclusión de la palabra "posteriormente" inmediatamente después de la palabra "encomendado", en la penúltima línea del párrafo.

*Párrafo 3*

22. Qatar (párr. 13) dice que la definición del término "consignatario" del proyecto de convenio no es satisfactoria.

*Párrafo 4*

23. Francia (párr. 1), Qatar (párr. 14) y la CINM (párr. 9) observan que la definición de "mercancías" del proyecto de convenio comprende a los animales vivos, que estaban específicamente excluidos de la definición de mercancías del Convenio de Bruselas de 1924. La CINM hace notar que el transporte de animales vivos supone riesgos y problemas especiales. En opinión de la CINM, dicho transporte debería ser objeto de contratos especiales entre cargadores y porteadores y quedar excluido del ámbito obligatorio del proyecto de convenio.

24. La República Socialista Soviética de Bielorrusia (párr. 2), la República Democrática Alemana (párr. 2), la CINM (párr. 11) y la AIA (párr. 2) expresan reservas sobre la inclusión del embalaje en la definición de "mercancías" por considerar que los porteadores deberían estar protegidos contra las reclamaciones basadas en el uso y desgaste normales del embalaje. La RSS de Bielorrusia y la URSS proponen que, con tal fin, se modifique adecuadamente la redacción del inciso *b*) del párrafo 1 del artículo 15 y se precise la definición de "mercancías".

25. La República Democrática Alemana (párr. 4), la CINM (párr. 11) y la AIA (párr. 2) proponen que en la definición de "mercancías" se incluyan únicamente los embalajes duraderos y reutilizados como los contenedores. La República Democrática Alemana y la AIA[10] sugieren que se supriman las palabras "o cuando estén embaladas" "o embalaje" de la definición de mercancías,

[10] Para las enmiendas consiguientes, propuestas por la RSS de Bielorrusia, la URSS y la AIA, al inciso *b*) del párrafo 1 del artículo 15, véase el párr. 177 del análisis de los comentarios sobre el artículo 15.

en tanto que la CINM aboga por que se agregue la frase "destinado para usos múltiples" después de la palabra "embalaje".

26. A fin de eliminar un posible conflicto con el Convenio de Atenas de 1974, la CINM es partidaria de excluir expresamente de la definición de "mercancías" el equipaje de los "pasajeros", en cuyo caso la responsabilidad se rige por el Convenio de Atenas relativo al transporte marítimo de pasajeros y de su equipaje, de 1974[11].

27. La CINM (párr. 12) considera que el proyecto de convenio debería contener una disposición que permitiese a los cargadores y porteadores convenir la exclusión de determinados tipos de mercancías del ámbito de aplicación del proyecto de convenio.

*Párrafo 5*

28. Australia (párrs. 6 a 12) y los Estados Unidos (párr. 6) expresan su preocupación por que pueda considerarse que este párrafo limita estrictamente el ámbito del proyecto de convenio a los embarques de un puerto a otro, excluyendo así todos los embarques que comiencen "en tránsito" en algún punto interior o que terminen en otro punto interior, aun cuando una porción sustancial de dichos transportes se haga por mar.

29. A fin de responder a esta preocupación, los Estados Unidos proponen la siguiente definición de "contrato de transporte": "Por 'contrato de transporte' se entenderá aquel en virtud del cual el porteador, contra el pago de un flete, se compromete a transportar mercancías por mar de conformidad con el artículo 2."

30. Australia (párr. 6) observa que el Convenio de Bruselas de 1924 se aplica a la porción marítima del transporte realizado con arreglo a conocimientos de embarque desde y hacia puntos interiores. A fin de preservar esta protección para cargadores y consignatarios de conformidad con el proyecto de convenio, Australia (párrs. 7 a 12) considera necesario ampliar el alcance del proyecto de convenio para abarcar la porción marítima de todos los contratos que entrañen el transporte marítimo de mercancías, por lo menos hasta la adopción de un convenio que regule todos los aspectos del transporte intermodal. Australia (párr. 12) propone que se añada una disposición encaminada a resolver este problema en las cláusulas finales del proyecto de convenio[12].

31. A fin de abarcar el caso en que el porteador se limite a disponer el transporte marítimo de mercancías pero no se comprometa a transportar por sí mismo las mercancías, el Reino Unido (párr. 4) sugiere que se sustituyan las palabras "se compromete a transportar mercancías" por las palabras "se compromete a que se transporten las mercancías" en la definición del término "contrato de transporte".

32. La CINM (párrs. 13 y 14) propone que se excluyan de la definición de "contrato del transporte" ciertos tipos de contratos que cargadores y porteadores negocian habitualmente en régimen de independencia, tales como el transporte de objetos personales, vehículos y cargas experimentales. La CINM señala que en esos casos la valuación de la carga a los efectos del seguro es muy difícil y, para evitar un posible exceso de seguro y el consiguiente aumento de los fletes, es preferible dejar que el cargador decida el monto del seguro necesario.

*Párrafo 6*

33. Los Estados Unidos (párrs. 7 a 10) y la CCI (párrs. 11 a 13) observan que la presente definición de "conocimiento de embarque" abarca únicamente los conocimientos de embarque negociables contra cuya presentación se hace la entrega de las mercancías y excluye por lo tanto las cartas de porte no negociables y los conocimientos de embarque "nominativos". Observan que el uso de conocimientos de embarque negociables está disminuyendo como consecuencia de la mayor velocidad del transporte de mercancías, del aumento de los envíos que no requieren la concesión de créditos a través de bancos y el uso cada vez mayor de la elaboración electrónica de datos en lugar de la tradicional documentación "de papel".

34. Los Estados Unidos (párr. 10) proponen la siguiente revisión de este párrafo: "Por 'conocimiento de embarque' se entenderá un documento que haga prueba de un contrato de transporte marítimo de mercancías y en el que conste que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado esas mercancías, y en cuya virtud se compromete a entregarlas."

35. La CCI (párr. 13) sugiere que el proyecto de convenio tenga en cuenta el uso creciente de la elaboración electrónica de datos en la esfera del transporte y sugiere como modelo el protocolo de Montreal No. 4[13].

### *Artículo 2. Ámbito de aplicación*

*Observaciones generales*

36. El Canadá (párr. 1 *a*)) y Francia (párr. 1) aprueban la aplicación del proyecto de convenio a todos los contratos de transporte marítimo de mercancías,

---

[11] Para una observación de la CINM al mismo efecto en relación con el párrafo 3 del artículo 25, véase el párrafo 254 *infra*, relativo al análisis de las observaciones relativas al artículo 25.

[12] Para un análisis de las observaciones de Australia y los Estados Unidos señaladas en los párrafos 28 a 30 *supra* en cuanto se relacionan al transporte intermodal, véanse los párrafos 261, 262 *infra*, relativos al análisis de las observaciones sobre los proyectos de disposiciones relativas a la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales, contenidos en la parte C *infra*. El texto propuesto por Australia se reproduce como variante A del artículo "transporte multimodal" contenido en el texto del proyecto de disposiciones relativas a la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales preparadas por el Secretario General (documento A/CONF.89/6).

[13] El artículo pertinente del protocolo de Montreal No. 4 dice lo siguiente:

"Artículo 5

"1. En el transporte de mercancías se expedirá una carta de porte aéreo.

"2. Cualquier otro medio que dejare constancia de la información relativa al transporte que haya de efectuarse, podrá, con el consentimiento del expedidor, sustituir la expedición de la carta de porte aéreo. Si se dejare constancia de dicha información por esos otros medios, el transportista, si así lo solicitare el expedidor, entregará a éste un recibo de las mercancías que permita la identificación del embarque y el acceso a la información contenida en el registro conservado por esos otros medios."

inclusive los contratos en los que no se extiende un conocimiento de embarque.

37. Australia (párrs. 6 a 12) manifiesta que las disposiciones sobre el ámbito de aplicación del proyecto de convenio deberían ser precisadas para que quedara cubierta la porción marítima de un transporte intermodal de carga. Australia (párr. 12) propone que en las cláusulas finales del proyecto de convenio se agregue una disposición para resolver ese problema [14].

38. La CINM (párrs. 15 a 18) dice que no es conveniente la aplicación obligatoria del proyecto de convenio a todos los contratos de transporte marítimo de mercancías. La CINM señala que existen casos, como el transporte de cargas experimentales y de mercancías sin valor comercial, en que los cargadores no desean la protección del proyecto de convenio. Para que las partes en un contrato de transporte puedan excluir de común acuerdo la aplicación del proyecto de convenio, la CINM propone que se agregue el párrafo siguiente al artículo 2:

"Cuando no se expida un conocimiento de embarque u otro documento similar, las partes podrán convenir expresamente que no se aplique el Convenio, siempre que se expida un documento que acredite el contrato y se endose en él la declaración de esa estipulación firmada por el cargador"[15].

*Párrafo 1*

39. Los Estados Unidos (párr. 11) opinan que el ámbito de aplicación del proyecto de convenio establecido en este párrafo debería tener en cuenta no solamente los puertos de carga y de descarga previstos en el contrato de transporte, sino también los puertos efectivos de carga y de descarga. Los Estados Unidos hacen notar que la práctica habitual es no nombrar el puerto de descarga en el contrato de transporte y que la definición del "conocimiento de embarque" del párrafo 6 del artículo 1 no requiere que se designe un puerto de descarga. Los Estados Unidos (párr. 11) proponen la siguiente enmienda de la primera parte del párrafo, mediante la consolidación de los actuales incisos *a*) y *b*) en un nuevo inciso *a*) y la adición de dos incisos nuevos:

"Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todos los contratos de transporte marítimo de mercancías entre puertos situados en dos Estados diferentes, siempre que:

"*a*) El puerto de carga o el puerto de descarga previstos en el contrato de transporte estén situados en un Estado contratante; o

"*b*) El puerto de carga esté situado en un Estado contratante; o

"*c*) El puerto de descarga esté situado en un Estado contratante; o

". . ."

40. La AIA (párr. 3) observa que el tenedor del conocimiento de embarque puede convenir con el porteador la recepción de las mercancías en un punto distinto del puerto de descarga indicado en el contrato de transporte original y sugiere la siguiente nueva redacción para el inciso *b*):

"El puerto de destino previsto en el contrato o el puerto efectivo de descarga esté situado en un Estado contratante, o . . ."

41. El CCJIAA (párr. 3) sugiere que se considere la posibilidad de aplicar este párrafo a un transporte de mercancías entre un Estado y un territorio dependiente.

*Párrafo 3*

42. La República Democrática Alemana (párr. 5) propone que el ámbito de aplicación del proyecto de convenio excluya los contratos de fletamento por tiempo pero no los contratos de fletamento por viaje. La República Democrática Alemana sugiere el texto siguiente para el párrafo 3:

"Las disposiciones del presente Convenio no serán aplicables a los contratos de fletamento por tiempo determinado"[16].

43. La AIA (párr. 4) propone que se enmiende como sigue la segunda frase del párrafo para que quede claro que la relación entre el porteador y tenedor del conocimiento de embarque siempre está regida por el conocimiento de embarque:

"Sin embargo, cuando se extienda un conocimiento de embarque en cumplimiento de un contrato de fletamento, las disposiciones del Convenio se aplicarán a ese conocimiento de embarque si el tenedor del conocimiento no es el fletador."

*Párrafo 4*

44. El Reino Unido (párr. 5) propone una revisión de este párrafo encaminada a aclarar que si bien el contrato de "volumen" está excluido del ámbito del proyecto de convenio , éste podrá aplicarse a los embarques individuales efectuados con arreglo a ese contrato, excepto en el caso de las pólizas de fletamento:

"Si en un contrato se prevé el transporte de mercancías en embarque sucesivo durante un período convenido, no se aplicarán a este contrato las disposiciones del presente Convenio, pero (con sujeción al párrafo 3 del presente artículo) se aplicarán a los embarques efectuados en virtud del mismo."

*Artículo 3. Interpretación del Convenio*

45. No hay observaciones ni propuestas sobre este artículo.

## PARTE II. RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

*Artículo 4. Período de responsabilidad*

*Artículo en su conjunto*

*Ampliación del período de responsabilidad del porteador*

46. El Canadá (párr. 1 *b*), Francia (párrs. 1 y 4), Mauricio (párr. 3) y Qatar (párr. 15) aprueban la

[14] Véase la nota 12 *supra*.

[15] Para comentarios similares de la CINM en relación con el artículo 1, véase el párrafo 27 *supra*, relativo al análisis de los comentarios sobre el artículo 1.

[16] La República Democrática Alemana (párr. 5) sugiere que, de adoptarse esta propuesta, se suprima la última oración del párrafo 4 del artículo 2.

ampliación del período de responsabilidad del porteador prevista en este artículo más allá del período de responsabilidad establecido en el Convenio de Bruselas de 1924. Mauricio advierte que las disposiciones del artículo que se examina reconocen el papel de las autoridades portuarias y se ajustan a la ley aplicable en Mauricio. Francia (párr. 4) señala que el presente artículo es más restrictivo que la ley francesa, ya que establece que las mercancías están bajo la custodia del porteador fuera del puerto de carga y la entrega de las mercancías más allá del puerto de descarga.

47. La CINM (párrs. 19 a 21) expresa su desacuerdo con respecto a la ampliación del período de responsabilidad del porteador por las razones siguientes:

*a*) La ampliación del período de responsabilidad del porteador obligará a éste a asegurar la carga y no al propietario.

*b*) El alcance exacto de la responsabilidad del porteador será incierto, y de ello se derivarán litigios costosos.

*c*) El estado de incertidumbre hará que el cargador prudente siga asegurando la carga como si el período de responsabilidad del porteador establecido en el Convenio de Bruselas de 1924 siguiera vigente. Habida cuenta de que el porteador también asegurará la carga por el período de responsabilidad ampliado previsto en el proyecto de convenio, las mercancías estarán doblemente aseguradas, lo que entrañará un aumento de los costos de transporte.

*d*) La ampliación del período de responsabilidad del porteador establecida en este artículo se refiere, en gran medida, a la responsabilidad por hurto en los muelles más que por el transporte marítimo de las mercancías. Resultará muy difícil establecer cuotas de seguro variables por los hurtos en los muelles, que se basen por ejemplo, en la naturaleza de la carga y en la clasificación de un puerto determinado, y en consecuencia los costos reales de ese tipo de seguro serán más elevados cuando sólo constituyan una parte del seguro de responsabilidad del porteador.

*Párrafos 1 y 2*

*Necesidad de precisar el período de responsabilidad del porteador*

48. La República Democrática Alemana (párr. 6), el Reino Unido (párrs. 6 y 7), los Estados Unidos (párr. 12), el CMI (párr. 1) y la Asociación Internacional de Armadores (párr. 5) advierten que el período de responsabilidad del porteador que se establece en la frase "el período durante el cual las mercancías estén a cargo del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga" que figura en el párrafo 1, junto con la disposición contenida en el párrafo 2, acerca del período durante el que "se entenderá que las mercancías están bajo la custodia del porteador", crean incertidumbre. Señalan que con frecuencia los porteadores marítimos se hacen cargo de las mercancías no en el puerto de carga sino en otro lugar (por ejemplo, en el interior) o en un puerto de transbordo, y que los porteadores marítimos muchas veces convienen con los cargadores o los consignatarios la entrega de las mercancías en un lugar situado fuera de los límites geográficos del puerto de descarga.

*Propuestas con fines de aclaración*

49. Se presentan las siguientes propuestas de revisión del párrafo 1 o del párrafo 2 del presente artículo, a fin de precisar los límites geográficos de la responsabilidad del porteador en virtud del proyecto de convenio:

*a*) Suprimir en el párrafo 1 las palabras "en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga" (República Democrática Alemana, párr. 6[17], y Asociación Internacional de Armadores, párr. 5);

*b*) Que las expresiones "puerto de carga" y "puerto de descarga" comprendan los terminales ubicados fuera de los límites oficiales de los puertos marítimos (República Democrática Alemana, párr. 6);

*c*) Añadir en el inciso *a*) del párrafo 2 una disposición por la cual se entenderá que la entrega ha tenido lugar en el puerto de descarga en los casos en que las mercancías se entreguen al consignatario fuera de ese puerto (Reino Unido, párr. 7);

*d*) Modificar la redacción del comienzo del párrafo 2 como sigue:

"A los efectos del párrafo 1 del presente artículo, se entenderá que las mercancías están bajo la custodia del porteador desde el momento en que éste las haya recibido del cargador o de un transportador por tierra o aire o aguas internas en el puerto de carga o hayan sido traídas al puerto de carga del porteador hasta el momento en que las haya entregado:".

Además, agregar un nuevo inciso *d*) en el párrafo 2;

"Las mercancías serán trasladadas desde el puerto de descarga por el porteador cuando vaya a entregarlas al consignatario" (Estados Unidos, párr. 12);

*e*) Aclarar el significado de las palabras "las mercancías estén a cargo" con objeto de excluir el transporte por tierra o el almacenaje que no formen parte del transporte marítimo de mercancías (CMI, párr. 1);

*f*) Combinar en un solo párrafo las disposiciones actualmente contenidas en los párrafos 1 y 2 (Asociación Internacional de Armadores, párr. 5).

*Responsabilidad diferente del porteador en el puerto de carga y en el puerto de descarga*

50. La República Democrática Alemana (párr. 7), los Países Bajos (párrs. 4 y 5), el Reino Unido (párr. 8) y la CINM (párrafos 22 y 23) advierten que, con respecto a la "entrega", si la ley o el reglamento aplicables en el puerto de descarga exigen que la mercancía se entregue a una autoridad o a un tercero, la responsabilidad del porteador terminará, en virtud del inciso *c*) del párrafo 2, con la entrega de la mercancía a esa autoridad o tercero. Sin embargo, se alega que el porteador no queda exento de responsabilidad en virtud del párrafo 4 si durante la

[17] La República Democrática Alemana (párr. 6) señala, no obstante, que prefiere la variante que figura en el inciso *b*) de ese párrafo.

"carga" se le exige también que entregue las mercancías a una autoridad o a un tercero.

*Propuestas encaminadas a equiparar la responsabilidad del porteador en el puerto de carga y en el de descarga*

51. Las siguientes propuestas se presentan con objeto de eximir de responsabilidad al porteador, también en el puerto de carga, durante el período en que las mercancías están bajo la custodia efectiva, en virtud de la ley, de una autoridad o un tercero:

*a*) Sustituir el inciso *c*) del párrafo 2 por un nuevo párrafo 3 con el texto siguiente:

"No se considerará que las mercancías están a cargo del porteador mientras estén en manos de una autoridad o de un tercero a los que, de conformidad con las leyes o reglamentos aplicables en el puerto de carga o de descarga, deban entregarse las mercancías antes de cargarlas o, en su caso, después de haberse descargado." (Países Bajos, párr. 4)[18];

*b*) Hacer extensivo al puerto de carga el principio contenido en el inciso *c*) del párrafo 2, por el cual en ciertos casos el porteador queda exento de responsabilidad en el puerto de descarga (Reino Unido, párr. 8);

*c*) Modificar el comienzo del párrafo 2 como sigue:

"A los efectos del párrafo 1 se entenderá, salvo prueba en contrario, que el porteador está a cargo de las mercancías desde el momento en que las haya tomado bajo su custodia dentro de la zona portuaria hasta el momento en que las haya entregado." (CINM, párr. 23).

*Otras propuestas*

52. La República Democrática Alemana (párr. 7) estima que las disposiciones contenidas en el párrafo 2 requieren el establecimiento de un régimen internacional que rija la responsabilidad por la pérdida o el daño de las mercancías de las personas cuyos servicios puedan verse obligados a usar el porteador, el cargador o el consignatario para entregar dichas mercancías o ponerlas en poder de terceros en virtud de un contrato de transporte marítimo de mercancías. La República Democrática Alemana señala, en particular, la necesidad de conferir al porteador un derecho de repetición contra esas personas.

*Artículo 5. Fundamentos de la responsabilidad*

*Apoyo al artículo 5*

53. El Canadá (párr. 1 c)) y Qatar (párr. 17) observan con satisfacción que el artículo 5 elimina en gran parte la lista de excepciones a la responsabilidad del porteador que figura en el párrafo 2 del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924. Francia (párr. 1) y Qatar (párr. 16) expresan su apoyo al principio general relativo a la carga de la prueba que figura en el artículo 5, según el cual se presume que el porteador, a menos que presente prueba en contrario, es responsable de la pérdida o daño de las mercancías a su cargo.

54. Aunque las observaciones de la CCI critican el nuevo sistema de responsabilidad establecido por este artículo, señala (párr. 9) que en el Grupo de Trabajo de la CCI que examinó el proyecto de convenio un miembro (representante de los cargadores) disintió de esa posición. A juicio del miembro disidente del Grupo de Trabajo de la CCI, el nuevo sistema de responsabilidad es lógico y corresponde a los intereses comerciales de las partes interesadas.

*Críticas al artículo 5*

55. En las respuestas que critican la distribución de los riesgos del transporte entre el porteador y el cargador en el artículo 5 se manifiesta en acuerdo, con excepción de la CCI (párr. 8) y la UIST (párr. 7) en que no es necesario mantener la lista completa de exenciones de responsabilidad del porteador que figura en el párrafo 2 del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924. Los Países Bajos (párr. 6), la CINM (párr. 6) y el CMI (párrs. 11, 15) sugieren que se suprima la exención por error en "administración del buque".

56. La CINM (párr. 8) y la UIST (párr. 7) expresan la opinión de que las normas sobre la responsabilidad del porteador contenidas en el Convenio de Bruselas de 1924, enmendadas por el Protocolo de Bruselas de 1968, sirven los intereses del comercio internacional mejor que el régimen de responsabilidad establecido en el artículo 5 del proyecto de convenio.

57. Suecia (párr. 4) observa que el artículo 5 contiene varios elementos polémicos y sugiere (párr. 7) que se hagan nuevos esfuerzos en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías para hallar soluciones de transacción que puedan lograr un apoyo más amplio.

58. *a*) Las críticas dirigidas contra elementos concretos del régimen jurídico establecido en el artículo 5 se examinan bajo los epígrafes siguientes:

A. Excepción de "error de navegación" (párrs. 59 a 61 *infra*);

B. Excepción de incendio (párrs. 62 a 64);

C. Demora en la entrega (párrs. 65 a 66);

D. Reglas generales sobre la responsabilidad del porteador (párrs. 67 a 70);

*b*) Las evaluaciones hechas en las respuestas sobre las posibles consecuencias perjudiciales de la aprobación del artículo 5 en su forma actual se enumeran bajo el epígrafe siguiente:

E. Posibles consecuencias perjudiciales (párr. 71).

A. *Excepción de "error de navegación"*

59. La RSS de Bielorrusia (párr. 4), la República Federal de Alemania (párrs. 3 a 5), los Países Bajos (párr. 6), el Reino Unido (párrs. 2 y 10 a 14), la URSS (párr. 6), la CINM (párrs. 6 y 32), el CMI (párrs. 11 y 15), la AIA (párrs. 13 a 14) y la UIST (párr. 3) critican el hecho de que el artículo 5 no mantiene la excepción de responsabilidad del porteador basada en el "error de navegación", que

[18] Los Países Bajos (párr. 5) señalan que si se aprueba su propuesta, el párrafo 3 pasaría a ser párrafo 4, y se modificaría su texto para que dijera "En los párrafos 1, 2 y 3 del presente artículo . . ."

figura en el párrafo 2 *a*) del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924.

60. La OCTI (párr. 13) señala, no obstante, que la eliminación de la excepción de "error de navegación" está en consonancia con el objetivo de armonizar los convenios internacionales que rigen los distintos medios de transporte.

61. La RSS de Bielorrusia (párr. 4), la CINM (párr. 32) y la AIA (párr. 13) formulan propuestas que incluirían en el artículo 5, como exención de responsabilidad del porteador, la basada en el "error de navegación":

*a*) La RSS de Bielorrusia (párr. 4) propone la inclusión en el párrafo 6 del artículo 5 de "una disposición por la que se exima al porteador de responsabilidad por la pérdida o el daño de las mercancías y por la demora en su entrega en el caso del denominado "error de navegación".

*b*) La CINM (párr. 32) propone un texto revisado para el párrafo 1 del artículo 5, que, en su parte sustantiva[19], dice lo siguiente:

"1. El porteador será responsable de los perjuicios que resulten de la pérdida o el daño de las mercancías, si el hecho que causó la pérdida o el daño se produjo cuando las mercancías estaban a su cargo conforme al artículo 4, a menos que:

"*a*) La pérdida o los daños se produzcan a causa de una acción, negligencia u omisión del capitán, el marinero, el piloto o los empleados del porteador en la navegación del buque; o

" . . . "

*c*) La AIA (párr. 13) propone que el artículo 5 contenga una disposición relativa a "la exoneración del porteador de responsabilidad por la pérdida o el daño de la mercancía o la demora en la entrega que se deban a errores en la navegación, a menos que se pruebe que la pérdida o el daño de la mercancía o la demora en la entrega son atribuibles a una falta del porteador mismo."

B. *Excepción de incendio*

62. La República Federal de Alemania (párrs. 3 a 5), la CINM (párrs. 6, 32), el CMI (párr. 12) y la UIST (párr. 3) son partidarios de mantener esta excepción básicamente en la forma que figura en el párrafo 2 *b*) del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924, que exime al porteador de responsabilidad si la pérdida o el daño resultan de "incendio, a menos que haya sido ocasionado por hecho o falta del porteador". En estas respuestas se critica el aumento del riesgo impuesto al porteador como consecuencia de la modificación de la excepción de incendio que figura en el párrafo 4 del artículo 5 del proyecto de convenio.

63. A juicio del CMI (párr. 12) la excepción de incendio no es un tema sobre el que pueda transigirse y debería mantenerse tal como aparece en el Convenio de Bruselas de 1924 (solución preferida por el CMI) o suprimirse totalmente.

64. La CINM (párr 32) propone una revisión del párrafo 1 del artículo 5 que, entre otras cosas[20], mantenga para el porteador la tradicional excepción de incendio:

"1. El porteador será responsable de los perjuicios que resulten de la pérdida o el daño de las mercancías, si el hecho que causó la pérdida o el daño se produjo cuando las mercancías estaban a su cargo conforme al artículo 4, a menos que:

" . . .

"*b*) La pérdida o los daños se produzcan a causa de incendio; o

" . . . "

C. *Demora en la entrega*

65. Austria (párr. 6) y la CINM (párr. 33) expresan su oposición a las disposiciones del artículo 5 por las cuales el porteador es responsable por la pérdida, daños y los gastos debidos a la demora en la entrega, y proponen la supresión de esas disposiciones. A juicio de Austria (párr. 6), las normas que atribuyen al porteador la responsabilidad por demora parecen innecesarias. La CINM (párr. 33) señala que en la actualidad la responsabilidad por demora solamente existe en algunas jurisdicciones y que la pérdida potencial debida a la demora es generalmente conocida por el cargador pero no por el porteador.

66. Suecia (párr. 4) señala que las reglas sobre la responsabilidad del porteador por demora en la entrega contienen elementos polémicos.

D. *Reglas generales sobre la responsabilidad del porteador*

67. La RSS de Bielorrusia (párr. 3), el Reino Unido (párr. 9), la URSS (párr. 3), la CINM (párr. 24 y 31 a 32), el CMI (párr. 10) y la AIA (párrs. 6 a 8) critican la regla general sobre la responsabilidad del porteador contenida en el párrafo 1 del artículo 5, según la cual el porteador sería responsable si el hecho que causó la pérdida, el daño o la demora se produjo cuando las mercancías estaban a su cargo "a menos que el porteador pruebe que él, sus empleados y sus agentes adoptaron todas las medidas razonablemente necesarias para evitar el hecho y sus consecuencias".

68. La RSS de Bielorrusia (párr. 3), el Reino Unido (párr. 9), la URSS (párr. 3), y la CINM (párrs. 24, 31 y 32) opinan que debería redactarse de nuevo el párrafo 1 para que quedara claro que la regla básica del artículo 5 debe ser la responsabilidad del porteador por culpa, que en la mayoría de los casos consistirá en su negligencia. La CINM (párr. 24) afirma que la actual redacción tiende a imponer la responsabilidad estricta al porteador. El Reino Unido (párr. 9) sugiere que en el párrafo 1 la responsabilidad del porteador debería basarse explícitamente en su acto, culpa o negligencia.

69. El Reino Unido (párr. 9), la CINM (párr. 31) y el CMI (párr. 10) señalan que la norma del párrafo 1 relativa a la exoneración de la responsabilidad del

[19] El texto revisado del párrafo 1 del artículo 5 propuesto por la CINM (párr. 32) tiene por objeto mantener también para el porteador la excepción de incendio tal como figura en el Convenio de Bruselas de 1924 y aliviar la carga general de la prueba impuesta al porteador.

[20] El texto revisado del párrafo 1 del artículo 5 propuesto por la CINM (párr. 32) también tiene por objeto mantener para el porteador la excepción de "error de navegación" y aliviar la carga general de la prueba impuesta al porteador.

porteador a saber, que "él, sus empleados y sus agentes adoptaron todas las medidas razonablemente necesarias" – es incierta y probablemente dé lugar a muchos litigios. La CINM (párr. 32) propone una revisión del párrafo 1, que modifica el fondo de la carga de la prueba del porteador como sigue[21]:

"1. El porteador será responsable de los perjuicios que resulten de la pérdida o el daño de las mercancías, si el hecho que causó la pérdida o el daño se produjo cuando las mercancías estaban a su cargo conforme al artículo 4, a menos que:

"...

"*c*) El porteador demuestre que la pérdida o los daños no se produjeron a causa de su negligencia o culpa."

70. La AIA (párrs. 6 a 8) señala que, según la actual redacción del párrafo 1, si no pudiera identificarse el hecho concreto que causó la pérdida o el daño, el porteador será considerado responsable incluso si demuestra que ha tomado todas las medidas razonables para evitar la pérdida o el daño de las mercancías o la demora en su entrega. La AIA (párr. 8) propone el nuevo texto siguiente para el párrafo 1 del artículo 5, basado en los artículos 18 y 20 del Convenio de Varsovia de 1929[22] y en las disposiciones sobre la carga de la prueba del artículo 12 del proyecto de convenio (relativas a la responsabilidad del cargador):

"El porteador será responsable de los perjuicios que resulten de la pérdida o el daño de las mercancías o de la demora en la entrega, cuando estos hechos sucedan mientras las mercancías estén bajo su custodia, de conformidad con la definición del artículo 4, a menos que el porteador pruebe que él, sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas razonablemente necesarias para evitar dichos perjuicios resultantes de la pérdida o el daño."

E. *Posibles consecuencias perjudiciales*

71. Las respuestas que critican las disposiciones generales sobre responsabilidad del artículo 5 señalan que, aunque de momento las consecuencias económicas exactas sólo pueden ser objeto de conjetura es probable que la aprobación del artículo 5 tenga algunas de las consecuencias siguientes, o todas ellas:

*a*) El aumento de la responsabilidad y los riesgos del porteador le obligarán a aumentar proporcionalmente la cobertura de seguro de responsabilidad (seguro P e I), de modo que las primas del seguro de responsabilidad serán más elevadas (República Federal de Alemania, párr. 4; Países Bajos, párr. 2; Suecia, párr. 5; Reino Unido, párrs. 11 y 12; CCI, párrs. 5 y 7; CINM, párrs. 3 y 5; CMI, párr. 3; AIA, párr. 14; UIST, párr. 3);

*b*) Los costos globales del transporte aumentarán debido a que la elevación de las primas del seguro de responsabilidad del porteador será mucho mayor que cualquier posible disminución de las primas del seguro de la carga (RSS de Bielorrusia, párr. 4; República Federal de Alemania, párr. 4; Países Bajos, párrs. 2 y 6; Suecia, párr. 5; Reino Unido, párrs. 2 y 11; URSS, párr. 6; CCI, párrs. 5 y 7[23]; CINM, párrs. 2, 3 y 28; CMI, párr. 4; AIA, párr. 14). Se explica ese resultado por las siguientes razones:

i) Los aseguradores de la carga interpondrán numerosas y costosas acciones de repetición contra el cargador y los aseguradores de la responsabilidad de éste, mientras que en el sistema vigente ese tipo de acciones son poco frecuentes (República Federal de Alemania, párr. 4; Suecia, párr. 5; Reino Unido, párr. 11; CCI, párrs. 4, 5 y 7; CINM, párr. 4; CMI, párr. 4; UIST, párr. 4);

ii) El seguro de la carga es en general más barato, ya que se adapta al tipo particular de embarque, mientras que el seguro de responsabilidad cubre el mayor riesgo posible (República Federal de Alemania, párr. 4; Reino Unido, párr. 11; UIST, párr. 2);

iii) La incertidumbre en cuanto al alcance exacto de la responsabilidad del porteador provocará muchos litigios (CCI, párrs. 4 y 5; CINM, párrs. 4 y 31; CMI, párr. 10; UIST, párr. 4);

*c*) Para una protección completa, el propietario de la carga además tendrá que suscribir un seguro de la carga que corresponda a sus intereses comerciales y económicos, y con frecuencia utilizará los servicios de un asegurador de su propio país (República Federal de Alemania, párr. 4; Países Bajos, párr. 3; Suecia, párr. 5; CCI, párr. 1);

*d*) El artículo 5 hará recaer el aumento del costo del seguro sobre el propietario de la carga, ya que el porteador se protegerá contra el aumento de la responsabilidad que se le impone y, en consecuencia, incluirá este costo en el flete; es preferible adoptar una actitud flexible con respecto a la cuestión del seguro de la carga y dejar al arbitrio del propietario de la carga el costo, la elección del asegurador y el alcance del seguro que se necesita (Reino Unido, párr. 13; CCI, párr. 3; UIST, párr. 2);

---

[21] El texto revisado del párrafo 1 del artículo 5 propuesto por la CINM (párr. 32) también tiene por objeto mantener para el porteador las excepciones por "error de navegación" e incendio que figuran en el Convenio de Bruselas de 1924.

[22] Los artículos 18 y 20 del Convenio de Varsovia de 1929 dicen lo siguiente:

"*Artículo 18*

"1) El transportador es responsable del daño causado en casos de destrucción, pérdida o avería de equipajes registrados y de mercancías, cuando este daño ocurra durante el transporte aéreo.

"2) El transporte aéreo, en el sentido del inciso precedente, comprende el período durante el cual los equipajes o mercancías estén al cuidado del transportador, bien sea en un aeródromo, a bordo de una aeronava o en cualquier lugar en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo.

"3) El período de transporte aéreo no cubre ningún transporte terrestre, marítimo o fluvial efectuado fuera de un aeródromo. Sin embargo, cuando tal transporte se efectúe en ejecución del contrato de transporte aéreo, para la carga, entrega o transbordo, se presume que todo daño, salvo prueba en contrario, resulta de un accidente ocurrido durante el transporte aéreo."

*Artículo 20*

"El transportador no es responsable si prueba que él y sus representantes tomaron todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas."

[23] Sin embargo, a juicio del miembro del Grupo de Trabajo de la CCI que expresó su desacuerdo (párr. 9), efectivamente es dudoso que los costos totales del seguro aumenten.

*e*) Se protegerán mejor los intereses de los círculos comerciales y de los participantes en el transporte marítimo si se mantiene básicamente el régimen de responsabilidad del Convenio de Bruselas de 1924 (República Federal de Alemania, párr. 5; Reino Unido, párrs. 2 y 13; CINM, párr. 29; UIST, párr. 5);

*f*) El reconocimiento de las realidades económicas es más importante que el intento de armonizar el proyecto de convenio con el régimen internacional que se aplica a otros modos de transporte (República Federal de Alemania, párr. 5), y en cualquier caso el proyecto de convenio no logra una armonización completa (CMI, párrs. 13 y 14);

*g*) El aumento de la responsabilidad conforme al artículo 5 no inducirá al porteador a actuar con mayor diligencia, ya que siempre ha ido en su propio interés evitar la pérdida o el daño, tanto del buque como de su carga (Países Bajos, párr. 6; CINM, párrs. 4 y 28; CMI, párrs. 7, 8 y 15);

*h*) Como el seguro de responsabilidad del porteador se concentra en un pequeño número de países desarrollados, el suscribir un seguro de responsabilidad del porteador en vez de asegurar la carga perjudicará a las compañías de seguros de carga de los países en desarrollo, que están creciendo lentamente, y tendrá consecuencias negativas para la balanza de pagos de los países en desarrollo (Países Bajos, párr. 3; Reino Unido, párr. 14; CCI, párr. 7; CINM, párrs. 2 y 3; CMI, párr. 5; UIST, párr. 6);

*i*) La naturaleza discutible de las disposiciones del artículo 5 sobre responsabilidad podrá hacer que muchos Estados no ratifiquen el proyecto de convenio (Suecia, párrs. 4 y 7; CINM, párr. 8);

*j*) El artículo 5 alterará la distribución de los riesgos en la avería gruesa y reducirá el "fondo de bienes" en los casos de colisión, y no entrañará una distribución más equitativa de los riesgos, ya que los riesgos, cuando están asegurados, se convierten en meros factores del costo (CMI, párrs. 3, 9 y 15);

*k*) El artículo 5 no tiene en cuenta el hecho de que en el transporte marítimo el armador no ejerce un control eficaz y continuado sobre el capitán, la tripulación y los pilotos, y que la responsabilidad del armador es casi siempre subsidiaria (CMI, párrs. 7 y 8; AIA, párr. 13).

*Propuesta de adición al artículo 5*

72. Los Estados Unidos (párrs. 13 a 32) y el CMI (párrs. 16 a 20) formulan reservas sobre las disposiciones contenidas en el proyecto de convenio relativas a la demora en la entrega. Los Estados Unidos (párrs. 17 a 20) y el CMI (párrs. 19 y 20) analizan los distintos tipos de perjuicios que pueden producirse como consecuencia de la demora en la entrega, y sugieren que se incluya en el artículo 5 una definición de los "perjuicios que resulten de la demora", de manera que se determinen los tipos de perjuicios económicos por los que el propietario de la carga tendrá derecho a ser indemnizado por el porteador[24]. Los Estados Unidos (párr. 20) advierten que la falta de una definición de ese tipo dará lugar a muchos litigios cuyo resultado podrá variar en los distintos Estados contratantes. A juicio del CMI (párrs. 17 y 18), dejar la solución de esa cuestión al derecho interno causará dificultades para solventar las reclamaciones por pérdidas resultantes de la demora en la entrega.

73. Los Estados Unidos (párr. 32 i)) proponen que se agregue al artículo 5 una definición de "los perjuicios que resulten de la demora" del tenor siguiente:

"Dentro de 'los perjuicios que resulten de la demora' estarán comprendidos:

"*a*) Los daños sufridos por el demandante debido a la pérdida del uso de la propia carga demorada;

"*b*) Los daños debidos a una baja en el mercado del puerto de destino si el demandante demuestra que el porteador sabía o debería haber sabido que el precio del mercado sería probablemente más bajo en el momento en que fueron entregadas las mercancías demoradas que en el momento en que deberían haber sido entregadas;

"*c*) Los daños debidos a la pérdida de utilidades o a las responsabilidades consiguientes que incidan en ellas y los daños consiguientes a la pérdida del uso de la propia carga demorada si el demandante demuestra que el porteador sabía o debería haber sabido el uso al que estaban destinadas las mercancías y la probabilidad de que se produjeran pérdidas como consecuencia de la demora."

74. Los Estados Unidos (párr. 21) sugieren que una alternativa para definir los "perjuicios que resulten de la demora" en el artículo 5 podría ser "permitir el resarcimiento mediante una fórmula de limitación en todos los casos de demora en los que no aparezca pérdida real". Sin embargo, los Estados Unidos manifiestan que no son partidarios de esta variante.

*Sugerencias de redacción*

75. La OCTI (párrs. 39 a 42) dice que los términos "*loss*" "*loss, damage or delay in delivery*" y "*the occurrence which caused the loss, damage or delay*" figuran varias veces en el texto inglés del artículo 5, y sugiere que en la versión francesa se mantenga la uniformidad y coherencia de los términos equivalentes.

*Párrafo 1*

76. Los Estados Unidos (párr. 32 ii)) y el CMI (párrs. 16, 19 y 20) opinan que la responsabilidad del porteador por los daños materiales de las mercancías resultantes de la demora en la entrega debe tratarse en este párrafo del mismo modo que la pérdida o los perjuicios resultantes de cualquier otra causa por los que el porteador sea responsable de conformidad con el proyecto de convenio. Por consiguiente, proponen que el daño material de las mercancías no se incluya en la definición de "perjuicios que resulten de la demora"[25], ya que el término debería especificar únicamente los tipos de perjuicio económico

[24] Sin embargo, tanto los Estados Unidos (párr 32 ii) como el CMI (párr. 20) señalan que el deterioro material de las mercancías debido a la demora en la entrega debería incluirse en el párrafo 1 del artículo 5, del mismo modo que los daños o pérdidas materiales que resulten de otras causas.

[25] Véase la discusión, en los párrafos 72 a 74 *supra*, sobre una propuesta de adición al artículo 5 del proyecto de convenio.

atribuibles a la demora en la entrega por los que el porteador sería responsable.

77. Los Estados Unidos (párr. 32 ii)) sugieren que se agregue la frase siguiente para asegurar que los daños materiales resultantes de la demora sean tratados de la misma manera que la pérdida o el daño debidos a otras causas.

"Dentro de los casos por los que haya de pagarse indemnización estará incluido el deterioro material de la carga debido a la demora en la entrega."

78. Los Estados Unidos (párrs. 25 y 32 iii) proponen que se aclare la redacción de ese párrafo a fin de evitar la posible exención de responsabilidad del porteador que, luego de no haber entregado las mercancías en la fecha convenida expresamente, pruebe que ha actuado razonablemente durante todo el viaje. Los Estados Unidos (*ibid.*) sugieren que se suprima del párrafo 1[26] la referencia a la demora y que el problema se resuelva mediante una adición adecuada en el párrafo 2 del artículo 5 [27].

79. El Reino Unido (párr. 9) sugiere que las disposiciones de este párrafo relativas a la responsabilidad del porteador por negligencia, con la carga de la prueba de la excepción a cargo del porteador, deberían ajustarse a la expresión "culpa o negligencia" en los párrafos 4, 5 y 7 del artículo 5 y en el artículo 12 del proyecto de convenio.

*Párrafo 2*

80. Los Estados Unidos (párrs. 22 y 23) critican la disposición de este párrafo en el sentido de que la demora en la entrega se determinará, cuando fuere aplicable, por referencia al término "expresamente acordado". Señalan (párr. 22) que no hay restricciones sobre la forma de dicho acuerdo expreso acerca de la fecha de entrega ni sobre el posible uso de las cláusulas exculpatorias que niegan la responsabilidad del porteador por la demora en la entrega. En beneficio de la certidumbre, los Estados Unidos (párr. 23) proponen que la frase "dentro del plazo expresamente acordado" del párrafo 2 del artículo 5 se cambie en la forma siguiente: "para una fecha precisa fijada por escrito en el anverso del conocimiento de embarque, si lo hubiere, o mencionada de forma específica y destacada en el contrato de transporte".

81. A fin de evitar la posible excepción de responsabilidad por la demora en la entrega en el caso del porteador que prueba que, si bien no ha entregado las mercancías en una fecha expresamente convenida, ha actuado razonablemente, los Estados Unidos (párr. 25) sugieren las siguientes modificaciones del texto del párrafo 2:

*a*) Debería comenzar con las palabras: "Se considerará que hay demora en la entrega por la que responderá el porteador";

*b*) Debería contener la siguiente nueva frase: "al convenir en entregar las mercancías para una fecha cierta, el porteador asumirá todos los riesgos de la demora".

82. Los Estados Unidos (párr. 24) critican la norma establecida en este párrafo para determinar si la "demora en la entrega" ha ocurrido en ausencia de un acuerdo expreso sobre la fecha de entrega. Señalan que la norma "dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, habida cuenta de las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un porteador diligente", es muy general y puede acarrear un gran número de litigios. Los Estados Unidos proponen en consecuencia que la "demora en la entrega" se limite a los casos en que existe un acuerdo expreso respecto de la fecha de entrega.

*Párrafo 3*

83. Los Estados Unidos (párrs. 26 y 27) y la CINM (párr. 34) opinan que en este párrafo deben contemplarse especialmente los casos en que si bien se ha producido una demora en la entrega de 60 o más días, las mercancías no se han perdido de hecho.

84. Los Estados Unidos (párrs. 26 y 27) sugieren que, luego de ocurrida una demora en la entrega de 60 días, se debería dar al propietario de la carga un número fijo de días dentro de los cuales éste debería notificar al porteador que opta por considerar perdidas las mercancías. Si así lo hace, toda prueba documental del título sobre las mercancías deberá ser entregada al porteador a fin de permitirle vender las mercancías si aparecieran posteriormente. Los Estados Unidos (párr. 26) proponen que se agregue lo siguiente al final del párrafo 3 del artículo 5:

". . . a condición de que la persona que tenga derecho a indemnización por perjuicios manifieste por escrito su elección al porteador dentro de los (. . . ) días siguientes a la expiración del plazo y entregue al porteador el conocimiento de embarque original, si lo hubiere, debidamente endosado."

85. La CINM (párr 34) propone que se agregue al final de este párrafo la siguiente frase, que da al porteador un plazo de 60 días más para entregar las mercancías cuyo paradero sea conocido:

"Si una vez transcurridos los sesenta días los porteadores pueden determinar el paradero de las mercancías, deberá transcurrir un nuevo plazo de sesenta días antes de que el derechohabiente pueda considerar perdidas las mercancías."

*Párrafo 4*

*Pérdida, daño o demora en la entrega causados por incendio*

86. Francia (párrs. 5 y 6) opina que la excepción de incendio que se establece en el párrafo 4 constituye parte esencial de la "transacción" global sobre responsabilidad del porteador, a que da cuerpo el artículo 5 y, en consecuencia, es partidaria de que se mantenga la formulación actual de esa excepción.

87. Los Estados Unidos (párr. 31) y el CMI (párr. 12) observan que la actual redacción de ese párrafo puede

[26] Cabe señalar que la CINM (párr. 33) propone también la eliminación de toda referencia a la "demora" en el párrafo 1 del artículo 5. La razón dada, no obstante, es que la CINM se opone a la inclusión en el proyecto de convenio de disposiciones relativas a la "demora".

[27] Véase el análisis en el párrafo 81 *infra* sobre el párrafo 2 del artículo 5.

interpretarse en el sentido de que libera de responsabilidad al porteador en caso de que los cargadores no puedan probar que el incendio se produjo por negligencia del porteador o de sus agentes, pero sí puedan probar que pudo haberse evitado la propagación del incendio, por ejemplo, teniendo a bordo un equipo de extinción de incendios adecuado[28]. Los Estados Unidos (párr. 31) proponen que ese párrafo se modifique en la forma siguiente:

"El porteador no responderá en caso de incendio a menos que el demandante demuestre que el incendio fue causado o se propagó por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes."

88. La República Federal de Alemania (párrs. 3 a 5), la CINM (párrs. 6 y 32), el CMI (párr. 12) y la UIST (párr. 3) son partidarios de mantener la excepción de incendio en la forma en que fue formulada en el inciso *b*) del párrafo 2 del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924[29].

89. Austria (párr. 5), Canadá (párr. 2 *a*)), Chad (párr. 1), Checoslovaquia (párr. 3), Iraq (párr. 3), el CJCAA (párr. 4), la CEPAL (párrs. 1 a 4), el CMI (párr. 12), y la OCTI (párr. 12) critican la norma del párrafo 4 del artículo 5, sobre la carga de la prueba, conforme a la cual el porteador es responsable de la pérdida o daño resultante de incendio sólo cuando "el demandante demuestre que el incendio se produjo por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes". Canadá (párr. 2 *a*)), Checoslovaquia (párr. 3), la CEPAL (párr. 2) y el CMI (párr. 12) observan que esa regla impone una pesada carga a los cargadores y consignatarios. En la práctica, les será generalmente imposible suministrar esa prueba, puesto que no habrán estado a bordo del buque en el momento de producirse el incendio y no estarán siempre en condiciones de saber cuándo y cómo se originó; observan además que sería más equitativo que la carga de la prueba para la exoneración de responsabilidad por pérdidas o daños causados por incendio incumbiese al porteador, puesto que éste tiene conocimiento y control sobre lo que acontece a bordo del buque.

90. Austria (párr. 5), la CEPAL (párr. 4) y la OCTI (párr. 12) proponen que se suprima este párrafo y que la responsabilidad por incendio del porteador se rija por la norma general sobre la responsabilidad del porteador que figura en el párrafo 1 del artículo 5. La OCTI (párr. 12) observa que ningún otro convenio internacional sobre transporte exige que el demandante pruebe la culpa o negligencia del porteador.

91. En forma análoga, si bien no proponen la supresión del párrafo 4 del artículo 5, Canadá (párr. 2 *a*)) y Chad (párr. 1) son partidarios de que se modifique de modo que, en caso de incendio, corresponda al porteador la carga de probar que él, sus empleados y agentes ejercieron la debida diligencia. Chad (párr. 1) propone la nueva redacción siguiente:

"El porteador, sus agentes o mandatarios responderán en caso de incendio, a menos que prueben, en lo que a cada cual concierne, que han adoptado todas las medidas que podrían razonablemente exigírseles para evitar el hecho y sus consecuencias."

92. Checoslovaquia (párr. 3), Iraq (párr. 3) y el CJCAA (párr. 4) proponen que se considere la posibilidad de desplazar el peso de la prueba en caso de incendio del cargador al porteador.

*Párrafo 5*

*Transporte de animales vivos*

93. La RSS de Bielorrusia (párr. 3), la URSS (párr. 4) y la AIA (párrs. 9 y 10) estiman que la redacción de este párrafo es innecesariamente complicada y, en consecuencia, debería simplificarse.

94. La AIA (párr. 10) observa que el porteador tendrá grandes dificultades en la práctica si ha de probar tanto que ha cumplido todas las instrucciones especiales que le impartió el cargador como que la pérdida, daño o demora en la entrega son atribuibles a riesgos inherentes al transporte de animales vivos, para que pueda presumirse con arreglo a este párrafo que la pérdida, daño o demora en la entrega se debieron a esa causa. Por lo tanto, la AIA propone que se supriman las palabras "y que, habida cuenta de las circunstancias de hecho, la pérdida, el daño o la demora en la entrega podría atribuirse a tales riesgos", de modo que, si el porteador prueba haber cumplido las instrucciones especiales dadas por el cargador, se presuma que la pérdida, daño o demora se debieron al riesgo especial inherente al transporte de animales vivos.

*Párrafo 6*

*Exención de responsabilidad del porteador en caso de haberse adoptado "medidas razonables para el salvamento de mercancías en el mar"*

95. La RSS de Bielorrusia (párr. 5), la URSS (párr. 5) y la AIA (párrs. 11 y 12) formulan críticas a la norma contenida en este párrafo, que exonera de responsabilidad al porteador sólo en caso de que haya adoptado "medidas razonables para el salvamento de mercancías en el mar". Observan que en la práctica será difícil determinar si las medidas concretas adoptadas en el mar son o no "razonables" y, por consiguiente, la cuestión será a menudo objeto de litigio.

96. La RSS de Bielorrusia (párr. 5) y la URSS (párr. 5) opinan que exonerar al porteador sólo si adopta "medidas razonables para el salvamento de mercancías en el mar" puede influir negativamente en el cumplimiento de las normas tradicionales de la navegación marítima en lo relativo a la prestación de auxilio a buques en peligro. La AIA (párr. 11) observa que, en el momento en que el capitán de un buque de carga debe decidir sobre las medidas que han de adoptarse, no siempre sabe si el resultado de sus esfuerzos será un salvamento de vidas humanas o sólo de mercancías.

[28] La CMI (párr. 12) es de opinión de que no hay transacción posible y de que la "excepción de incendio" debería mantenerse en la forma en que fue formulada en el Convenio de Bruselas de 1924 o suprimirse totalmente del proyecto de convenio.

[29] Las observaciones en que se aboga por el mantenimiento de la excepción de incendio en la forma en que se formuló en el Convenio de Bruselas de 1924 se examinan en los párrafos 62 a 64 *supra* en relación con el artículo 5 en conjunto.

97. La RSS de Bielorrusia (párr. 5), la URSS (párr. 5) y la AIA (párr. 11) proponen que se suprima la palabra "razonables", de modo que el porteador esté exento de responsabilidad siempre que la pérdida, daño o demora en la entrega se haya debido a medidas adoptadas para el salvamento de mercancías en el mar. Como alternativa, la AIA (párr. 12) sugiere que incumba al propietario de la carga probar que las medidas adoptadas por el porteador para el salvamento de mercancías fueron "deliberadamente irrazonables" y propone la nueva redacción que se indica a continuación:

"Salvo por avería gruesa, el porteador no responderá de la pérdida, daños o demora en la entrega que sean resultados de medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas o de medidas para el salvamento de mercancías en el mar, si no se probase que al salvar las mercancías el porteador actuó de manera deliberadamente irrazonable."

*Otra observación*

98. Los Estados Unidos (párr. 30) señalan que, con arreglo a la actual formulación del párrafo 2 del artículo 5, la demora en la entrega (de la cual responderá el porteador de conformidad con el párrafo 1 del artículo 5) puede producirse incluso si no hay acuerdo expreso sobre la fecha de entrega[30]. A fin de dejar claro que las medidas para salvar vidas o bienes no son las únicas que excusan la demora en la entrega, los Estados Unidos (párrs. 30 y 32 vi)) proponen que se agregue la siguiente frase al principio del párrafo 6 del artículo 5: "Además de las razones que puedan considerarse suficientes con arreglo al párrafo 1 *supra* . . ."

*Artículo 6. Límites de la responsabilidad*

*Artículo en su conjunto – Elección entre el texto básico y la variante del artículo 6*

*Preferencia por el texto básico*

99. La RSS de Bielorrusia (párr. 6), el Canadá (párr. 3 *a*)), Checoslovaquia (párr. 4), Francia (párr. 7), la República Federal de Alemania (párr. 7), el Reino Unido (párr. 15), la URSS (párr. 7), la CEPAL (párrs. 5 y 6) y la AIA (párrs. 15 y 16) se inclinan por el texto básico del artículo 6, que establece las limitaciones de la responsabilidad de los porteadores de conformidad con los criterios de peso y de "bulto u otra unidad de carga". Quienes respondieron dan las siguientes razones para esta elección:

*a*) El texto básico tiene plenamente en cuenta los intereses de los propietarios de las distintas mercancías (la RSS de Bielorrusia, párr. 6 y la URSS, párr. 7) y otorga una protección adecuada a los propietarios de carga de poco peso pero de gran valor (República Federal de Alemania, párr. 7; AIA, párrs. 15 y 16);

*b*) Ofrece mejor protección a los cargadores y consignatarios que el criterio único del peso, pues el mayor grado de responsabilidad del porteador redunda en beneficio de cargadores y consignatarios (el Canadá, párr. 3 *a*));

*c*) Mantiene la transacción lograda por el artículo 2 del Protocolo de Bruselas de 1968 entre la adopción del criterio basado solamente en el bulto o la unidad (como en el párrafo 5 del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924) y el basado solamente en el peso (como en varios convenios internacionales aplicables a otros modos de transporte) (Francia, párr. 7; la CEPAL, párrs. 5 y 6);

*d*) Se ajusta más estrechamente a la realidad comercial del transporte marítimo internacional (Reino Unido, párr. 15).

*Preferencia por la variante del texto*

100. Austria (párr. 7), la República Democrática Alemana (párr. 8), los Países Bajos (párr. 7), Noruega (párr. 5), Suecia (párr. 8), y la OCTI (párr. 14) apoyan la adopción de la variante del texto del artículo, que basa la limitación de la responsabilidad del porteador en el criterio único del peso de las mercancías. Según algunas respuestas, la variante del texto del artículo 6 debería complementarse con los incisos *b*) y *c*) del párrafo 1 del texto básico del artículo del artículo 6 (la República Democrática Alemana, párr. 8; los Países Bajos, párr. 7 y la OCTI, párr. 14). Noruega (párr. 5) sugiere que, a fin de proporcionar una protección razonable a los cargadores de mercancías livianas, habría que considerar la posibilidad de prever un límite mínimo aplicable en todos los casos. Se dan las siguientes razones en apoyo del criterio único del peso de las mercancías para limitar la responsabilidad de los porteadores:

*a*) Es de fácil aplicación en la práctica y elimina la necesidad de establecer lo que constituye una unidad de carga (Países Bajos, párr. 7);

*b*) Sirve mejor los intereses de la armonización con los convenios internacionales que rigen otros modos de transporte (OCTI, párr. 14);

*c*) El sistema de "bultos o unidades de carga" carece de claridad y podría inducir al cargador a preparar unidades de carga de poco peso (OCTI, párr. 15).

*Otras opiniones*

101. Qatar (párr. 18) reseña el texto básico y la variante del texto del artículo 6 sin expresar, sin embargo, preferencia por una u otra solución. Francia (párr. 8), si bien apoya el texto básico, estaría dispuesta a aceptar la variante del texto, ya que esta última corresponde a las decisiones pertinentes de otros convenios internacionales de transporte. El Iraq (párr. 6) y el CJCAA (párr. 7) sugieren que la Conferencia de la Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías debería dar atención especial a las disposiciones del artículo 6.

*Nivel de la limitación monetaria de la responsabilidad*

102. Francia (párr. 12), la República Federal de Alemania (párr. 6), Noruega (párr. 6), Suecia (párr. 9), la CCI (párr. 6), y la CINM (párr. 35) sugieren que las limitaciones monetarias de la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías no debería elevarse considerablemente. Se dan las siguientes razones en apoyo de esta opinión:

[30] Véase el análisis, que figura en el párrafo 82 *supra*, sobre las observaciones de los Estados Unidos relativas al párrafo 2 del artículo 5.

*a)* Si la limitación monetaria se eleva considerablemente, el costo del seguro de responsabilidad del porteador encarecería considerablemente y ello se reflejaría en el importe del flete (Francia, párr. 12; la CCI, párr. 6 y la CINM, párr. 35);

*b)* Los cargadores desean mantener un monto relativamente bajo, ya que pueden contratar coberturas adicionales que podrían ser menos caras mediante el seguro de la carga (Francia, párr. 12; la CINM, párr. 35);

*c)* Una alta limitación monetaria acarreará como consecuencia que el cargador de mercancías de poco valor estará subvencionando al cargador de mercancías de mucho valor (la CINM, párr. 35).

103. Francia (párr. 12), la República Federal de Alemania (párr. 6), Noruega (párr. 6) y Suecia (párr. 9) opinan que, en términos reales, los límites en el proyecto de convenio no deberían ser sustancialmente más altos que los límites del Protocolo de Bruselas de 1968. La República Federal de Alemania (párr. 6) señala que el valor medio de las mercancías transportadas por mar no rebasa esos límites.

*Establecimiento de límites en términos de derechos especiales de giro*

104. Noruega (párr. 7), Suecia (párr. 10) y la AIA (párr. 20) proponen que los límites monetarios de la responsabilidad se calculen en los derechos especiales de giro del Fondo Monetario Internacional. La AIA (párr. 20) sugiere que para los Estados que no son miembros del Fondo Monetario Internacional se expresen los límites en valor oro, siguiendo el ejemplo del Convenio de Londres de 1976[31] y del Protocolo de Montreal No. 4[32].

*Límite especial de la responsabilidad por demora en la entrega*

105. La RSS de Bielorrusia (párr. 6), Francia (párr. 10), la República Democrática Alemana (párr. 9), los Países Bajos (párr. 8), el Reino Unido (párr. 16), los Estados Unidos (párrs. 28, 32 v)), la URSS (párr. 7), la AIA (párrs. 17 y 19) y la OCTI (párr. 16) apoyan la inclusión de una norma especial en el artículo 6 para el cálculo de los límites de la responsabilidad del porteador por demora en la entrega. Convienen en que el inciso *b)* del párrafo 1 del texto básico del artículo 6 pueda servir de base para el examen de la norma especial sobre la

---

[31] El artículo 8 del Convenio de Londres de 1976 dice lo siguiente:

"*Unidad de cuenta*

"1. La unidad de cuenta a que se hace referencia en los artículos 6 y 7 es el Derecho Especial de Giro tal como éste ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cuantías a que se hace referencia en los Artículos 6 y 7 se convertirán en moneda nacional del Estado en que se invoque la limitación, de acuerdo con el valor oficial de la moneda en la fecha en que haya sido constituido el fondo para la limitación, se efectúe el pago o se constituya la fianza que, de conformidad con la ley de ese Estado, sea equivalente a tal pago. Con respecto al Derecho Especial de Giro, el valor de la moneda nacional de un Estado Parte que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará por el método de evaluación efectivamente aplicado en la fecha en que se trate por el Fondo Monetario Internacional a sus operaciones y transacciones. Con respecto al Derecho Especial de Giro, el valor de la moneda nacional de un Estado Parte que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará del modo que determine dicho Estado Parte.

"2. No obstante, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya ley no permita aplicar las disposiciones del párrafo 1 podrán, cuando se produzca la firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, o cuando se produzcan la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, o en cualquier momento posterior, declarar que los límites de responsabilidad estipulados en el presente Convenio aplicables en los territorios de aquéllos se fijarán de la forma siguiente:

"*a)* Respecto del artículo 6 1 *a)*, en una cuantía de:

i) Cinco millones de unidades monetarias para buques cuyo arqueo no exceda de 500 toneladas;

ii) Para buques cuyo arqueo exceda de ese límite, la cuantía que a continuación se indica en cada caso más la citada en el inciso i):
De 501 a 3.000 toneladas, 7.500 unidades monetarias por tonelada;
De 3.001 a 30.000 toneladas, 5.000 unidades monetarias por tonelada;
De 30.001 a 70.000 toneladas, 3.750 unidades monetarias por tonelada; y
Por cada tonelada que exceda de 70.000 toneladas, 2.500 unidades monetarias; y

"*b)* Respecto del artículo 6 1 b), en una cuantía de:

i) Dos millones y medio de unidades monetarias para buques cuyo arqueo no exceda de 500 toneladas;

ii) Para buques cuyo arqueo exceda de ese límite, la cuantía que a continuación se indica en cada caso más la citada en el inciso i):
De 501 a 30.000 toneladas, 2.500 unidades monetarias por tonelada;
De 30.001 a 70.000 toneladas, 1.850 unidades monetarias por tonelada; y
Por cada tonelada que exceda de 70.000 toneladas, 1.250 unidades monetarias; y

"*c)* Respecto del artículo 71, en una cantidad de 700.000 unidades monetarias multiplicada por el número de pasajeros que el buque esté autorizado a transportar de conformidad con el certificado del mismo, que no exceda de 375 millones de unidades monetarias.

Los párrafos 2 y 3 del artículo 6 son de aplicación por tanto a los apartados *a)* y *b)* del presente párrafo.

"3. La unidad monetaria a que se hace referencia en el párrafo 2 corresponde a sesenta y cinco miligramos y medio de oro de novecientas milésimas. La conversión a la moneda nacional de las cuantías a que se hace referencia en el párrafo 2 se efectuará de acuerdo con la legislación del Estado interesado.

"4. El cálculo a que se hace referencia en la última frase del párrafo 1 y la conversión mencionada en el párrafo 3 se efectuarán de modo que, en la medida de lo posible, expresen en la moneda nacional del Estado Parte las cuantías a que se hace referencia en los artículos 6 y 7 dándoles el mismo valor real que en dichos artículos se expresa en unidades de cuenta. Los Estados Partes informarán al depositario de cual fue el método de cálculo seguido de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1, o bien el resultado de la conversión establecida en el párrafo 3, según sea el caso, en el momento en que se produzca la firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, o al depositar el instrumento a que hace referencia el artículo 16, y cuando se registre un cambio en el método de cálculo o en las características de la conversión."

[32] El artículo VII del Protocolo de Montreal No. 4 dice lo siguiente:

"En el artículo 22 del Convenio:

"*a)* Se suprimen en el párrafo 2 *a)* las palabras 'y de mercancías';

"*b)* Después del párrafo 2 *a)* se añade el siguiente:

"*b)* En el transporte de mercancías, la responsabilidad del transportista se limitará a la suma de 17 Derechos Especiales de Giro por kilogramo, salvo declaración especial de valor hecha por el expedidor en el momento de la entrega del bulto al transportista y mediante el pago de una tasa suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso, el transportista estará obligado a pagar hasta el importe de la suma declarada, a menos que pruebe que éste es superior al valor real en el momento de la entrega'."

"*c)* El párrafo 2 *b)* se designará como párrafo 2 c):

"*d)* Después del párrafo 5 se añade el siguiente párrafo:

"6. Las sumas expresadas en Derechos Especiales de Giro mencionadas en este artículo se considerará que se refieren al Derecho Especial de Giro definido por el Fondo Monetario Internacional. La conversión de la suma en las monedas nacionales, en el caso de actuaciones judiciales, se hará de acuerdo con el valor de dichas monedas en Derechos Especiales de Giro en la fecha de la

limitación de la responsabilidad por demora en la entrega[33].

106. Checoslovaquia (párr. 4) propone que se considere la posibilidad de adoptar los mismos límites para todos los casos en que se reputa responsable al porteador de conformidad con el proyecto de convenio, inclusive la responsabilidad por las consecuencias de la demora en la entrega. Si la mayoría de los participantes en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías se opusiera al establecimiento de una reglamentación unificada para todos los casos de responsabilidad del porteador, Checoslovaquia (párr. 4) estaría dispuesta a aceptar la norma especial del inciso *b*) del párrafo 1 del artículo 6 sin perjuicio de que el límite de la responsabilidad del porteador por demora en la entrega se exprese como "un múltiplo de la carga".

107. Austria (párr. 6) opina que las normas especiales que rigen la responsabilidad del porteador por demora en la entrega son innecesarias y se opone por consiguiente a la inclusión en el artículo 6 de un límite especial de la responsabilidad del porteador por demora en la entrega.

*Observaciones específicas sobre disposiciones del texto básico del artículo 6, párrafo 1, inciso* a)

108. Francia (párr. 9) sugiere que este inciso mantenga para el cargador la opción de que goza al amparo del párrafo *a*) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas de 1968 de excluir la aplicación de los límites prescritos de responsabilidad del porteador en determinados casos, por ejemplo, cuando el cálculo por peso produzca un límite desproporcionadamente elevado para las mercancías pesadas. Francia (párr. 9) propone, por consiguiente, que la frase siguiente, que aparece en el Protocolo de Bruselas de 1968, se inserte al comienzo del inciso *a*) del párrafo 1:

"A menos que el cargador haya declarado la naturaleza y el valor de las mercancías antes de su embarque y que esta declaración haya sido incluida en el conocimiento . . ."

109. La AIA (párr.18) señala que la actual redacción del inciso *a*) del párrafo 1 no deja claro el método adecuado para calcular la limitación de la responsabilidad del porteador "por peso" cuando se pierdan o sufran daños varios "bultos u otras unidades de carga transportada". Propone que se agregue una disposición que determinaría si en un caso de ese tipo deberían calcularse varios límites "por peso" basados en el peso de cada "bulto u otra unidad de carga" separados, o únicamente un solo límite "por peso" basado en el peso total de los bultos o unidades de carga que se hayan perdido o dañado.

*Párrafo 1, inciso* b)

110. La RSS de Bielorrusia (párr. 6), Francia (párr. 10), los Países Bajos (párr. 8), la República Democrática Alemana (párr. 9), la URSS (párr. 7) y la AIA (párr. 19) apoyan la formulación del límite especial de la responsabilidad del porteador por demora en la entrega en términos de "el flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido la demora". Los Países Bajos (párr. 8) señalan que si se produce una demora en la entrega que afecte solamente a una parte de las mercancías incluidas en un solo conocimiento de embarque y sujeto a un solo flete, el límite de la responsabilidad del porteador será la parte del flete atribuible a las mercancías demoradas.

111. Los Países Bajos (párr. 8), la República Democrática Alemana (párr. 9), la RSS de Bielorrusia (párr. 6), la URSS (párr. 7) y la AIA (párr. 19) prefieren el flete único pagadero por las mercancías demoradas, y no un múltiplo de esa cifra, como límite especial para la demora en la entrega. Francia (párr. 10) señala que puede aceptar para ese límite especial el doble del flete pagadero por las mercancías demoradas, con objeto de establecer una fuerte disuasión para la demora en la entrega.

112. Checoslovaquia (párr. 4) declara que si se establece un límite especial para la responsabilidad del porteador por demora en la entrega, debería expresarse en un múltiplo de flete.

113. La OCTI (párr. 16) opina que el límite de este inciso debería expresarse en términos del flete que deba pagarse en virtud del contrato de transporte. La OCTI (párr. 16) observa que el CIM[34] y el Convenio Internacio-

sentencia. El valor, en Derechos Especiales de Giro, de la moneda nacional de una Alta Parte que sea miembro del Fondo Monetario Internacional, se calculará de conformidad con el método de valoración aplicado por el Fondo Monetario Internacional para sus operaciones y transacciones que esté en vigor en la fecha de la sentencia. El valor, en Derechos Especiales de Giro, de la moneda nacional de una Alta Parte Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la manera determinada por dicha Alta Parte.

"Sin embargo, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones del párrafo 2 *b*) del artículo 22, podrán declarar, en el momento de la ratificación o de la adhesión o posteriormente, que el límite de responsabilidad del transportista, en los procedimientos judiciales seguidos en su territorio, se fija en la suma de doscientas cincuenta unidades monetarias por kilogramo. Esta unidad monetaria consiste en sesenta y cinco miligramos y medio de oro con ley de novecientas milésimas. Dicha suma podrá convertirse a la moneda nacional en cifras redondas. La conversión de esta suma en moneda nacional se efectuará de acuerdo con la ley del Estado interesado.' "

[33] Para las observaciones relativas concretamente al inciso *b*) del párr. 1 del texto básico del artículo 6, véase el análisis de las observaciones sobre ese inciso en los párrafos 109 a 115 *infra*.

[34] El artículo 34 del Convenio Internacional relativo al transporte de mercaderías por ferrocarril dice lo siguiente:

"*Importe de la indemnización por demora en la entrega*

"1. Cuando haya transcurrido el plazo de entrega, y si el derechohabiente no prueba que de ello ha resultado perjuicio, estará obligado el ferrocarril a pagar la décima parte del precio de transporte por cada fracción de retraso correspondiente a la décima parte del plazo de entrega, contándose como tal décima parte toda fracción de retraso inferior a la décima parte del plazo de entrega. La cuarta parte del precio del transporte constituirá la indemnización máxima.

"2. Cuando se probare que por la demora en la entrega se ha causado un perjuicio, se pagará, con respecto a éste, una indemnización que no podrá ser superior al doble del precio del transporte.

"3. Las indemnizaciones previstas en los párrafos 1 y 2 no podrán acumularse a las que correspondan por pérdida total de la mercancía.

"En caso de pérdida parcial se pagarán, si procediere, respecto de aquella parte de la expedición que no se hubiere perdido.

"En caso de avería, se acumulará, si procediere, la indemnización prevista en el artículo 33.

"En todos los casos, la acumulación de las indemnizaciones previstas en los párrafos 1 y 2 a las referidas en los artículos 31 y 33, no podrán dar lugar al pago de una indemnización total superior a la que correspondería en caso de pérdida total de la mercancía."

nal referente al transporte de viajeros y equipajes por ferrocarril adoptan ambos este enfoque[35].

114. Los Estados Unidos (párr. 28, 32 v)) son partidarios de redactar de nuevo este inciso en la forma de un acuerdo comercial por liquidación de daños, estableciendo una limitación unitaria de la responsabilidad por la demora en la entrega que a continuación se multiplique por el número de días de demora. Los Estados Unidos (párr. 28) señalan que una fórmula semejante figura en el Convenio CIM[36]. La revisión del inciso *b*) del párrafo 1 que proponen los Estados Unidos (párr. 32 v) dice lo siguiente:

"La responsabilidad del porteador por los perjuicios que resulten de la demora en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, no excederá de . . . [la unidad que se aplique] multiplicada por el número de días de demora [una limitación basada en un número fijo de unidades que podría ser una disposición de demora máxima o estar relacionada con el costo del flete]."

115. Los Estados Unidos (párr. 29) señalan que los límites de la responsabilidad del porteador por daños materiales causados por cualquier otra causa de la que sea responsable el porteador en virtud del proyecto de convenio. Los Estados Unidos (*ibid.*) sugieren que la mejor manera de lograr este resultado es definir la expresión "perjuicios que resulten de la demora" de forma que excluya el daño material a las mercancías[37].

*Párrafo 1, inciso* c)

116. El Reino Unido (párr. 16) señala que la protección frente a la demora en la entrega rara vez se incluye en el seguro de la carga y que, por consiguiente, las reclamaciones por demora en la entrega normalmente no serán formuladas por los aseguradores de la carga sino por los consignatarios. A fin de mantener separados los límites relativos a la pérdida o daño de las mercancías y los relativos a la demora en la entrega, el Reino Unido sugiere que se suprima este inciso.

*Párrafo 2, inciso* a)

117. Checoslovaquia (párr. 4) y la CEPAL (párr. 6) expresan su apoyo a la disposición de este inciso que regula, a los efectos de la limitación "por bulto u otra unidad de carga transportada" del artículo 1, lo que constituye un bulto u otra unidad de carga transportada cuando las mercancías se transportan en contenedores o en cualquier dispositivo de transporte similar. La CEPAL (párr. 6) señala que, según el inciso *a*) de párrafo 2, los cargadores y porteadores mantienen una flexibilidad considerable cuando las mercancías se transportan en contenedores o en dispositivos similares de transporte en virtud de la disposición de que "todo bulto o unidad que según el conocimiento vaya embalado en tal dispositivo se considerará como un bulto o una unidad".

*Párrafo 4*

118. Francia (párr. 11) señala que este párrafo, que autoriza a los cargadores y porteadores a convenir unos límites de la responsabilidad del porteador superiores a los previstos en el párrafo 1 del artículo 6, es en cierta medida repetición del párrafo 2 del artículo 23, que permite a los porteadores aumentar sus obligaciones establecidas en el proyecto de convenio.

*Adición propuesta al artículo 6*

119. Los Países Bajos (párr. 9) proponen que una disposición relativa al cálculo del valor de la mercancía, siguiendo el modelo del párrafo *b*) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas de 1968 y de los párrafos 1 y 2 del artículo 23 del Convenio CMR[38], debería agregarse bien al artículo 5 o bien al artículo 6.

### *Artículo 7. Aplicación a reclamaciones no contractuales*

*Artículo en su conjunto*

120. Qatar (párr. 19) señala que este artículo establece el principio de que las excepciones y limitaciones de la responsabilidad previstas en el proyecto de convenio son aplicables a toda acción contra el porteador, ya sea que la acción se base en el contrato, en culpa extracontractual o en otra causa.

*Párrafo 3*

121. Los Estados Unidos (párr. 33) proponen, para evitar toda posible interpretación errónea, que este párrafo se enmiende de modo que comience como sigue: "A reserva de lo dispuesto en el artículo 8, el total . . ."

---

[35] El artículo 35 del Convenio Internacional referente al transporte de viajeros y equipajes por ferrocarril dice lo siguiente:

"*Importe de la indemnización en caso de pérdida de los equipajes*

"1. Cuando existe retraso en la entrega, y si el derechohabiente no prueba que de ella ha resultado perjuicio, estará obligado el ferrocarril a pagar una indemnización fijada en 20 céntimos por kilogramo de peso bruto de los equipajes entregados con retraso y por período indivisible de veinticuatro horas, a contar desde la petición de entrega, con un máximo de catorce días.

"2. Si se presentaron pruebas de haber resultado perjuicio del retraso, se pagará por este daño una indemnización que no podrá exceder del cuádruplo de la indemnización a tanto alzado determinada en el párrafo 1.

"3. Las indemnizaciones previstas en los párrafos 1 y 2 no podrán acumularse a las que corresponden por pérdida total de los equipajes.

"En caso de pérdida parcial, se pagarán, si procede, por la parte no perdida.

"En caso de avería, se acumularán, si ha lugar, a la indemnización prevista en el artículo 34.

"En todos los casos, la acumulación de las indemnizaciones previstas en los párrafos 1 y 2 a las referidas en los artículos 33 y 34, no podrá dar lugar al pago de una indemnización total superior a la que correspondería en caso de pérdida total de los equipajes."

[36] Véase el artículo 34 del Convenio CIM incluido en la nota 34 *supra*.

[37] Para las observaciones conexas de los Estados Unidos sobre las disposiciones de la demora en el artículo 5, véase el análisis de las observaciones al párrafo 1 del artículo 5 en los párrafos 76 y 77 *supra*.

[38] Los párrafos 1 y 2 del artículo 23 del Convenio dicen:

"1. Cuando en virtud de las disposiciones de este Convenio el transportista se haga cargo de una indemnización por pérdida total o parcial de la mercancía, la indemnización será calculada de acuerdo con el valor que tenía la mercancía en el tiempo y lugar en que el transportista se hizo cargo de ella.

"2. El valor de la mercancía se determinará de acuerdo con la cotización en Bolsa o, en su defecto, de acuerdo con el precio corriente en el mercado, y en defecto de ambos, de acuerdo con el valor corriente de las mercancías de su misma naturaleza y cualidad."

*Artículo 8. Pérdida del derecho de la limitación de responsabilidad*

*Artículo en su conjunto*

122. Qatar (párr. 20) indica que este artículo establece los principios relativos a la pérdida del derecho de la limitación de responsabilidad y aclara las circunstancias en que no se aplica la limitación prevista en el artículo 6.

123. El Canadá (párr. 3 *d*)) señala que, cuando se produce una transgresión fundamental del contrato de transporte, el proyecto de convenio no establece claramente lo relativo al derecho del porteador a limitar su responsabilidad, si se tiene en cuenta la prueba jurídica prevista en este artículo.

*Párrafo 1*

124. Los Estados Unidos (párr. 34), Francia (párr. 15), la República Federal de Alemania (párr. 8), Suecia (párr. 6), la CCI (párr. 14), la CINM (párrs. 36 y 37) y el CMI (párr. 21) señalan la estrecha relación que existe entre la medida en que puede derogarse la limitación de responsabilidad y el monto del seguro que debe contratarse respecto de pérdidas o daños de la mercancía durante el transporte marítimo. Se indica que un límite de responsabilidad prácticamente inamovible y claramente formulado tiene la ventaja de que los aseguradores de la carga y de la responsabilidad saben con certeza la suma máxima que tal vez tendrían que pagar (Reino Unido, párr. 17; Suecia, párr. 6; CCI, párr. 14; CINM, párr. 37). Se indica además, que, a menos que se las redacte cuidadosamente, las cláusulas que exoneren de la limitación pueden causar un aumento considerable de las primas o dejar fuera del ámbito del seguro a ciertos riesgos (Estados Unidos, párr. 34; Francia, párr. 15).

125. Se señala, sin embargo, que en este párrafo no se enuncian con suficiente claridad las circunstancias en que desaparece la limitación de responsabilidad (Estados Unidos, párr. 35; Francia, párrs. 14 y 16; Reino Unido, párr. 17), y puede dar lugar a litigios costosos (Reino Unido, párr. 17). En particular, se señala la posibilidad de que se interpreten en forma distinta las siguientes oraciones:

*a*) "mientras ejercía. . . la supervisión" (Países Bajos, párr. 10; República Federal de Alemania, párr. 9);

*b*) "mientras ejercía, en el ámbito de sus funciones" (CCI, párr. 15; CINM, párr. 37);

*c*) "manipulaba o cuidaba las mercancías en el ámbito de sus funciones" (Países Bajos, párr. 10; CCI, párr. 15; CINM, párr. 37; CMI, párr. 25).

*Comparación con las normas adoptadas en otros convenios de transporte*

126. Se señala (Países Bajos, párr. 10; Suecia, párr. 6; CCI, párr. 16; CINM, párr. 39; CMI, párr. 23) que la tendencia en los convenios modernos relativos al transporte marítimo (el Protocolo de Bruselas de 1968, el Convenio de Atenas de 1974[39] y el Convenio de Londres de 1976[40], por ejemplo) consiste en adoptar límites prácticamente inamovibles.

127. Francia (párrs. 13 a 15) señala que, aunque en los convenios de transportes mencionados en el párrafo 126 *supra* el límite sólo desaparece en caso de culpa del propio porteador, en otros (el Convenio de Varsovia de 1929 modificado por el Protocolo de La Haya de 1955[41] y el Convenio CMR[42] el límite desaparece no sólo en caso de culpa del porteador, sino también en caso de culpa de sus empleados o agentes que actúen en el ejercicio de sus funciones. Francia señala además a este respecto que el artículo 8 del proyecto de convenio constituye una solución de transacción entre esos dos puntos de vista, en el sentido de que se excluye el límite en caso de culpa del capitán o de la tripulación cometida en la gestión comercial de las mercaderías, pero se lo mantiene en el caso de culpa de esas personas en la operación náutica del buque.

128. El Reino Unido (párr. 17) señala que de los incisos *b*) y *c*) del párrafo 1 del artículo 8 pueden dimanar las mismas incertidumbres que han surgido del párrafo 2 del artículo 25 del Convenio de Varsovia de 1929[43], y propone que no se suprima el límite de responsabilidad respecto de un acto o una omisión de las personas mencionadas en los incisos *b*) y *c*).

---

[39] Las disposiciones pertinentes del Convenio de Atenas de 1974 son las siguientes:

*Artículo 13*

"1. El transportista no podrá acogerse al beneficio de los límites de responsabilidad prescritos en los artículos 7 y 8 y en el párrafo 1 del artículo 10, si se demuestra que los daños fueron consecuencia de un acto o de una omisión del transportista, obrando éste con la intención de causar esos daños o temerariamente y a sabiendas de que probablemente causaría tales daños.

"2. El empleado o agente del transportista o del transportista ejecutor no podrán acogerse al beneficio de tales límites si se demuestra que los daños fueron consecuencia de un acto o de una omisión de dichos empleado o agente, si éstos obraron con la intención de causar daños o temerariamente y a sabiendas de que probablemente se causarían tales daños."

[40] La disposición pertinente del Convenio de Londres de 1976 es la siguiente:

*Artículo 4*

"La persona responsable no tendrá derecho a limitar su responsabilidad si se prueba que el perjuicio fue ocasionado por una acción o una omisión suyas y que incurrió en éstas con intención de causar ese perjuicio, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originaría tal perjuicio."

[41] El texto del artículo 25 del Convenio de Varsovia de 1929 enmendado por el Protocolo de La Haya de 1955 es el siguiente:

"Los límites de responsabilidad previstos en el artículo 22 no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del transportista o de sus dependientes, con intención de causar el daño o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño; sin embargo, en el caso de una acción u omisión de los dependientes, habrá que probar también que éstos actuaban en el ejercicio de sus funciones."

[42] El texto del artículo 29 del Convenio CMR es el siguiente:

"1. El transportista no gozará del derecho de prevalerse de las disposiciones de este capítulo que excluyen o limitan su responsabilidad, o que invierten la carga de la prueba, si el daño ha sido causado por dolo o por falta que sea equiparada al dolo por la legislación del lugar.

"2. Esto mismo se aplicará al dolo o culpa de los empleados del transportista o de cualesquiera otras personas a las que el transportista haya recurrido para la realización del transporte, siempre que éstos actúen en el desempeño de sus funciones; en este caso, estas personas o empleados no tendrán derecho a prevalerse, en lo que respecta a su responsabilidad personal, de las disposiciones de este capítulo mencionadas en el párrafo anterior."

[43] El texto del párrafo 2 del artículo 25 del Convenio de Varsovia de 1929 es el siguiente:

"2. Ese derecho le será también negado [al porteador] si el daño ha sido causado en las mismas condiciones por uno de sus representantes obrando en el ejercicio de sus atribuciones."

*Principios que deben determinar la supresión del límite*

129. El CMI indica (párr. 21) que la posible justificación de la supresión del límite de responsabilidad del porteador cuando un empleado o agente hayan causado pérdidas o daños en forma intencional o imprudente no tiene relación alguna con el objetivo que se procura con la fijación del límite, esto es, el establecimiento de un fundamento firme para determinar el seguro de responsabilidad. El CMI (párr. 22) sostiene que el único caso en que debe suprimirse el límite es aquel en que el propio porteador causa una pérdida o un daño por un acto intencional o imprudente, pues a nadie debería permitírsele limitar su responsabilidad por las pérdidas o daños causados por sus propios actos intencionales o imprudentes.

130. La AIA (párr. 22) señala que sólo debe privarse al porteador del derecho de la limitación de su responsabilidad cuando el grado de su culpa sea alto, esto es, cuando la pérdida o el daño se han causado con un acto voluntario o imprudente y con conocimiento de que probablemente conllevaría una pérdida o un daño. Sin embargo, cuando la pérdida o el daño son causados por actos de un empleado o agente, el porteador normalmente sólo será culpable de negligencia ordinaria por no haber ejercido una vigilancia adecuada sobre el empleador o agente y, por lo tanto, no debe suprimirse el límite de responsabilidad.

*Propuestas*

131. Los Países Bajos (párr. 10), la CCI (párr. 16), la CINM (párr. 39) y la AIA (párr. 22) proponen que se suprima el texto actual del artículo 8 y, en cambio, se apruebe el texto preparado por el Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo[44].

132. La República Federal de Alemania (párr. 9) propone que se apruebe un texto similar al inciso *e*) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas de 1968.

133. Los Estados Unidos (párr. 35) proponen que, a menos que se dé una redacción más clara al texto de este artículo, se lo suprima.

134. El Reino Unido propone (párr. 17) que se apruebe un texto basado en el artículo 4 del Convenio de Londres de 1976[45].

135. Francia (párr. 16) propone que se mantenga el artículo como una transacción aceptable, pero que se aclare la redacción.

[44] Este texto es el siguiente:

"El porteador no tendrá derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad prevista en el artículo 6 si se demuestra que los daños fueron causados por un acto u omisión del porteador, hechos con la intención de causar dichos daños, o imprudentemente y con conocimiento de que probablemente ocurrirían tales daños. Los empleados o agentes tampoco tendrán derecho a beneficiarse de esta limitación de responsabilidad con respecto a los daños causados por un acto u omisión de dichos empleados o agentes, hechos con la intención de causar dichos daños, o imprudentemente y con conocimiento de que probablemente ocurrirían tales daños." (Véase *Anuario de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional*, vol. VI, 1975 (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.76.V.5), Segunda parte, cap. IV, secc. 4, Proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías (A/CN.9/105/anexo I), artículo 8.)

[45] Véase el texto del artículo 4 en la nota 40 *supra*.

*Artículo 9. Carga sobre cubierta*

*Artículo en su conjunto*

136. Qatar (párr. 21) señala que en virtud de este artículo, el proyecto de convenio es aplicable al transporte de carga sobre cubierta con inclusión de los animales que se transportan en esa forma.

137. El Canadá (párr. 2 *b*) propone que se modifique la redacción del artículo a fin de establecer una clara distinción entre las situaciones en que el porteador no podrá prevalerse del convenio y aquellas en que podrá hacerlo.

*Párrafo 1*

138. La CINM (párr. 40) indica que por regla general se entiende que, conforme al uso en todas las operaciones con contenedores, éstos se transportan sobre cubierta. Por lo tanto, para evitar posibles litigios, propone que se agregue la frase siguiente al final de este párrafo: "Se entenderá que el transporte marítimo en contenedores constituye un acuerdo de carga sobre cubierta."

*Párrafo 2*

139. Austria (párr. 8) propone que en este párrafo se prevea la inclusión en el conocimiento de embarque de una declaración en el sentido de que las mercancías se transportarán sobre cubierta cada vez que así suceda, y no solamente cuando así lo hayan convenido el porteador y el cargador.

140. Los Estados Unidos (párr. 36) proponen lo siguiente:

*a*) Que, en la primera frase de este párrafo, se inserten las palabras "de forma destacada" después de la palabra "incluirá";

*b*) Que al final del párrafo se agreguen las palabras "y por valor".

*Párrafo 4*

141. Los Países Bajos (párr. 11) y la CINM (párr. 41) proponen que se suprima este párrafo porque:

*a*) No hay motivo suficiente para descartar el principio enunciado en el artículo 8 por el que se determinan los casos en que el porteador pierde el derecho a limitar su responsabilidad (Países Bajos);

*b*) Sería posible que el transporte de mercadería sobre cubierta, a pesar de haberse convenido expresamente en que se los transportaría bajo cubierta, no equivaliera al grado de imprudencia requerido en el artículo 8 (CINM).

*Artículo 10*[46]. *Responsabilidad del porteador y del porteador efectivo*

*Párrafo 1*

142. Canadá (párr. 1*d*)) aprueba el reconocimiento de la responsabilidad del porteador aun cuando éste haya confiado la realización del contrato de transporte a un porteador efectivo.

[46] Qatar y la OCTI formulan observaciones sobre los artículos 10 y 11 considerados en conjunto. Esas observaciones se analizan *infra*, tras el análisis de las observaciones sobre el artículo 11.

*Párrafo 2*

143. Australia (párr. 15) dice que las palabras "del transporte realizado por él" que figuran en el párrafo que se examina suponen que el porteador efectivo quedará exento de responsabilidad por falta total de cumplimiento. Además señala (párr. 16) que pueden surgir problemas acerca de si cierto grado de cumplimiento parcial configuraría cumplimiento. En consecuencia propone (párr. 17) que las palabras "realizado por" se sustituyan por "encomendado a".

144. Los Estados Unidos (párr. 38) dicen que en el artículo 10 del proyecto del convenio se distingue entre el "porteador" y el "porteador efectivo". Además, el párrafo 2 del artículo que se examina, que hace recaer la responsabilidad sobre el porteador efectivo, no establece que éste tenga derecho a los mismos beneficios y limitaciones de responsabilidad que tiene el porteador en virtud del proyecto de convenio. Tampoco se hace referencia a ese derecho en ningún otro artículo del proyecto de convenio. A fin de aclarar que el porteador efectivo goza de los mismos derechos que el porteador, los Estados Unidos proponen (párr. 38) que se agregue al final de la primera frase del párrafo 2 lo siguiente:

"Y las excepciones y límites de responsabilidad previstos respecto del porteador por las disposiciones del presente Convenio serán también aplicables al porteador efectivo respecto del transporte realizado por él."

145. La CINM (párr. 42) dice que la propuesta presentada por la secretaría de la UNCTAD en el párrafo 59 del documento TD/B/C.4/ISL/23 en relación con este párrafo no parece cumplir ninguna función necesaria[47].

*Párrafo 3*

146. Francia (párr. 17) señala que, aunque tal vez fuese preferible en beneficio de los cargadores que el porteador efectivo mantuviera las obligaciones contraídas por el porteador y que no le incumben en virtud del Convenio sin que el porteador efectivo las haya aceptado expresamente, esta solución puede plantear dificultades al porteador efectivo que no esté dispuesto a asumir esas obligaciones adicionales. Por lo tanto, Francia sugiere que conviene mantener el texto actual.

*Párrafos 4 y 5*

147. La OACI (párr. 2) señala que en los casos en que, en virtud de lo establecido en el párrafo 4, exista responsabilidad conjunta y solidaria del porteador y el porteador efectivo, puede resultar difícil interpretar el párrafo 5 respecto del total de las sumas exigibles en virtud de lo establecido en ese párrafo. Por lo tanto, la OACI propone que se adopte para el párrafo 5 el texto del artículo VI del Convenio de Guadalajara de 1961, que es el siguiente:

"Por lo que respecta al transporte realizado por el transportista de hecho, el total de las indemnizaciones obtenibles de este transportista, del contractual y de los dependientes de uno y otro, que hayan actuado en el ejercicio de sus funciones, no excederá de la cantidad mayor que pudiera obtenerse de cualquiera de dichos transportistas, en virtud del presente Convenio, pero nadie será responsable por encima de los límites que le sean aplicables."

148. Los Estados Unidos (párr. 39) proponen que, para evitar toda posible interpretación errónea, el párrafo 5 se enmienda de manera que comience como sigue: "A reserva de lo dispuesto en el artículo 8, el total . . ."

### *Artículo 11. Transporte directo*

*Artículo en su conjunto*

149. Canadá (párr. 3 *b*)) dice que debería examinarse con más detenimiento este artículo, ya que puede permitir al porteador suprimir algunas obligaciones fundamentales.

150. La República Democrática Alemana (párr. 10) dice que cuando un porteador asume la obligación de transportar mercancías en dos o más líneas entre el puerto de carga y el puerto de destino y emite un conocimiento de embarque directo que abarca toda la distancia, será nula y sin efecto cualquier limitación de su responsabilidad a la parte del transporte cumplida por él mismo. Sin embargo, señala (párr. 11) que si el porteador sólo se compromete a transportar las mercancías en su propia línea, y además a arreglar el embarque de las mismas en otra u otras líneas, no constituiría un contrato de transporte directo. En consecuencia, la República Democrática Alemana propone (párr. 12) que se suprima el presente artículo, o se modifique de la manera siguiente:

"1. Cuando un contrato de transporte estipule explícitamente que una parte especificada del transporte a que se refiera el contrato será realizada por una persona designada distinta del porteador, el porteador y el porteador efectivo serán responsables conjunta y solidariamente por las pérdidas, los daños y la demora en la entrega causados por un hecho ocurrido mientras las mercancías estén a su cargo.

"2. Ninguna de las disposiciones del párrafo 1 perjudicará cualquier derecho de repetición existente entre el porteador y el porteador efectivo.

"3. Si se emiten conocimientos de embarque locales, se deberá consignar en los mismos que las mercaderías se transportan con arreglo a un conocimiento de embarque directo."

---

[47] El documento TD/B/C.4/ISL/23, de fecha 18 de junio de 1976, titulado "Conocimientos de embarque – Comentarios relativos al proyecto de Convenio sobre el transporte marítimo de mercancías aprobado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional – Informe de la secretaría de la UNCTAD", se presentó en la segunda parte del quinto período de sesiones del Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo de la UNCTAD, el 26 de julio de 1976. El párrafo 59 de dicho informe dice lo siguiente:

"59. En cuanto al párrafo 2 del artículo 1, la secretaría reitera la opinión expuesta en el párrafo 93 del documento TD/B/C.4/ISL/19 de que debería imponerse al porteador contratante, bajo sanciones que habría que determinar, la obligación de informar siempre al porteador efectivo acerca del hecho de que éste se compromete a realizar un transporte sucesivo, en el sentido del Convenio, y de concertar el contrato de transporte sucesivo en las mismas condiciones, *mutatis mutandis*, que el contrato original de transporte entre el cargador y el porteador contratante, a fin de imponer inequívocamente la responsabilidad a uno o más porteadores efectivos frente al cargador/consignatario en el sentido del Convenio."

*Párrafo 1*

*Cláusulas exculpatorias para el porteador*

151. Los Estados Unidos estiman (párr. 40) que este artículo es insatisfactorio porque tolera amplias disposiciones exculpatorias para el porteador sin ninguna garantía de recurso para los cargadores frente a los porteadores efectivos. Por lo tanto, propone que, si se mantiene la tolerancia de amplias disposiciones exculpatorias, la primera frase del párrafo 1 debería enmendarse como sigue a fin de otorgar al cargador la oportunidad de reclamar daños y perjuicios del porteador efectivo:

"1. No obstante las disposiciones del párrafo 1 del artículo 10, cuando un contrato de transporte estipule expresamente que una parte especificada del transporte a que se refiera el contrato será realizada por una persona designada distinta del porteador contratante, el contrato podrá disponer asimismo que el porteador no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que hayan sido causados por un hecho ocurrido cuando las mercancías estaban bajo la custodia del porteador efectivo durante dicha parte del transporte. No obstante lo anterior, el porteador efectivo podrá ser demandado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 21."

152. Francia (párr. 18) dice que, como el párrafo que se examina establece que en el contrato de transporte debe designarse la persona que llevará a cabo el transporte sucesivo, por lo que el cargador conoce su identidad en el momento de celebrar el contrato, se permite al porteador exonerarse de su responsabilidad por las pérdidas o el daño que se produzcan mientras las mercancías están en poder del porteador efectivo. Francia (párr. 18) señala además que cualquier intento de suprimir la posibilidad de esas cláusulas exculpatorias para el porteador llevará a suprimir prácticamente la posibilidad de entregar un conocimiento de embarque único para cubrir el transporte directo, lo que produciría inconvenientes desde el punto de vista del crédito documentario.

*Supresión de la palabra "designada"*

153. El Reino Unido (párr. 18) y la CINM (párr. 43) señalan que la palabra "designada" que figura en la primera frase del párrafo que se examina puede crear los siguientes problemas:

*a*) Cuando en el contrato de transporte se designa el porteador efectivo, en algunos casos el transporte de las mercancías puede demorarse si el porteador ha de esperar el buque del porteador efectivo designado (CINM, párr. 43);

*b*) El porteador efectivo designado puede no proporcionar un buque por razones ajenas al porteador inicial; en ese caso, si el porteador transporta las mercancías en el buque de otro porteador efectivo, el porteador será responsable de todo el transporte, en virtud de lo establecido en el párrafo 1 del artículo 10, aunque el hecho de no transportar las mercancías en el buque del porteador efectivo designado se deba a causas ajenas al porteador (CINM, párr. 43);

*c*) El requisito de que se designe el porteador efectivo puede crear problemas cuando varias líneas exploten un servicio conjunto, y normalmente no es posible especificar la persona que se encargará del transporte subsiguiente (Reino Unido, párr. 18);

*d*) Mantener la palabra "designada" tendrá el efecto arbitrario de que la aplicación de la norma que regula el transporte subsiguiente dependerá de que sea o no el porteador designado el que lleve a cabo realmente el transporte subsiguiente (Reino Unido, párr. 18)

154 En consecuencia, el Reino Unido (párr. 18) y la CINM (párr. 43) proponen que se suprima la palabra "designada".

*Párrafo 2*

155. Francia (párr. 19) dice que la diferencia entre el contrato de transporte que se contempla en el párrafo 1 del artículo 10 y el contrato de transporte que se regula en el párrafo 1 del artículo 11 se aclarará modificando el párrafo 2 del artículo 11 como sigue:

"2. El porteador designado que realice una parte determinada del transporte en las condiciones previstas en el párrafo 1 del presente artículo será responsable en las mismas condiciones que el porteador efectivo, de conformidad con las disposiciones del párrafo 2 del artículo 10."

*Artículos 10 y 11 considerados en conjunto*

156. Qatar dice (párr. 22) que, aunque el Convenio de Bruselas de 1924 y el Protocolo de Bruselas de 1968 no se ocupan del problema del transbordo, los artículos 10 y 11 del proyecto de convenio se proponen resolver los problemas que presentan las cláusulas de transbordo en los conocimientos de embarque.

157. La OCTI propone (párr. 22) que se fusionen los artículos 10 y 11 con un nuevo título por las razones siguientes (párr. 25):

*a*) Hay una relación estrecha entre ambos artículos;

*b*) Los títulos actuales de los artículos no son suficientemente precisos;

*c*) Los párrafos 3 a 6 del artículo 10 actual deberían ser aplicables también al artículo 11. En consecuencia, la OCTI propone (párrs. 23 y 24) el texto siguiente:

"*Artículo 10: Responsabilidad en caso de intervención de uno o varios porteadores efectivos*

"1. Cuando la realización del transporte o de parte del mismo haya sido encomendada a un porteador efectivo, independientemente de que el contrato de transporte lo autorice o no, el porteador seguirá, no obstante, respondiendo de la totalidad del transporte de conformidad con las disposiciones del presente Convenio. En relación con el transporte que realice el porteador efectivo, el porteador responderá por los actos y omisiones que el porteador efectivo y sus empleados y agentes cometan en el ejercicio de sus respectivas funciones.

"2. No obstante las disposiciones del párrafo 1 del artículo 10, cuando un contrato de transporte estipule explícitamente que una parte especificada del

transporte a que se refiera el contrato será realizada por una persona designada distinta del porteador, el contrato podrá disponer asimismo que el porteador no sea responsable por pérdidas, daños o demora en la entrega causados por un hecho ocurrido cuando las mercancías estaban a cargo del porteador efectivo durante dicha parte del transporte. Corresponderá al porteador probar que tales pérdidas, daños o demora en la entrega se produjeron en esa oportunidad.

"3. El porteador efectivo responderá, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, del transporte realizado por él. Las disposiciones de los párrafos 2 y 3 del artículo 7 y del párrafo 2 del artículo 8 se aplicarán si se inicia un procedimiento contra un empleado o agente del porteador efectivo.

"4. Todo acuerdo especial en virtud del cual el porteador asuma obligaciones no impuestas por el presente Convenio o toda renuncia de derechos conferidos por el presente Convenio afectarán al porteador efectivo únicamente si éste ha convenido en ello expresamente y por escrito. Independientemente de que así lo haya acordado o no el porteador efectivo, el porteador seguirá respondiendo, no obstante, por las obligaciones o renuncias resultantes de ese acuerdo especial.

"5. En los casos y en la medida en que tanto el porteador como el porteador efectivo sean responsables, su responsabilidad será conjunta y solidaria.

"6. El total de las sumas exigibles al porteador, al porteador efectivo y a sus empleados y agentes no excederá de los límites previstos en el presente Convenio.

"7. Nada de lo dispuesto en el presente artículo menoscabará cualquier derecho de repetición que pueda existir entre el porteador y el porteador efectivo."

## PARTE III. RESPONSABILIDAD DEL CARGADOR

### *Artículo 12. Norma general*

*Compatibilidad con el párrafo 1 del artículo 5*

158. La RSS de Bielorrusia (párr. 7) y la URSS (párr. 8) proponen que se vuelva a redactar este artículo de manera que se armonicen sus disposiciones sobre la responsabilidad del cargador con las del párrafo 1 del artículo 5 sobre la responsabilidad del porteador.

159. La República Democrática Alemana (párr. 13) y la AIA (párr. 23) proponen que se reformule este artículo a fin de imponer afirmativamente una responsabilidad al cargador debido a que:

*a*) La presente forma negativa es difícil de comprender (República Democrática Alemana);

*b*) Dicha reformulación se ajustaría a los términos del párrafo 1 del artículo 5 (AIA).

A este respecto, la República Democrática Alemana (párr. 13) propone el texto siguiente:

"El cargador será responsable por la pérdida sufrida por el porteador o por el porteador efectivo, si la pérdida o daño fueron ocasionados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados y agentes."

160. La AIA señala asimismo (párr. 24) que para que el cargador pueda exonerarse de responsabilidad basta con que pruebe que ni él ni sus empleados o agentes han incurrido en falta. Por otra parte, para quedar relevado de responsabilidad, de conformidad con el párrafo 1 del artículo 5, el porteador debe probar las circunstancias que causaron la pérdida o el daño y que adoptó todas las medidas razonablemente necesarias para evitar el hecho y sus consecuencias. La AIA observa (párr. 25) que tal divergencia entre el cargador y el porteador no parece justificarse y debería ser eliminada modificando el párrafo 1 del artículo 5[48].

*Otras observaciones*

161. La AIA observa (párr. 26) que este artículo se refiere a la responsabilidad contractual de los cargadores respecto de los porteadores. Por consiguiente, la AIA opina que la referencia en este artículo a las posibles responsabilidades no contractuales del cargador es innecesaria y que, por consiguiente, deberían suprimirse las palabras "o por el porteador efectivo, ni por el daño sufrido por el buque".

### *Artículo 13. Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas*

*Artículo en su conjunto*

162. Qatar (párr. 24) señala que este artículo es más claro que el párrafo 6 del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924, en el que se basa. Además, este artículo impone una obligación adicional a las impuestas en dicho párrafo 6 del artículo 4, al requerir al cargador que indique mediante marcas o señales adecuadas que las mercancías son peligrosas y que informe al porteador de su carácter peligroso.

*Párrafo 1*

163. Austria (párr. 9) observa que mientras este párrafo requiere que el cargador marque o señale las mercancías, en el resto del artículo no se especifica ningún efecto jurídico en caso de incumplimiento de este requisito. Por consiguiente, Austria (párr. 9) propone que se suprima este párrafo.

*Párrafo 2*

164. Austria (párr. 10) propone que para evitar las consecuencias establecidas en los incisos *a*) y *b*) del párrafo 2 bastaría con que el cargador informara al porteador del carácter peligroso de las mercancías incluso si son entregadas por el cargador a un porteador efectivo a quien se ha confiado parte del cumplimiento del transporte.

165. Canadá (párr. 2 *c*)) propone que se aclare el inciso *b*) de este párrafo con objeto de que aun cuando no

[48] Véase el párrafo 70 del análisis de las observaciones sobre el artículo 5, párr. 1.

se haya notificado al porteador o al porteador efectivo al que se entregan las mercancías del carácter peligroso de las mismas, el porteador, o el porteador efectivo, está facultado a descargar, destruir o transformar en inofensivas solamente las mercancías que constituyan un peligro para la vida o los bienes.

166. La AIA (párr. 27) señala que en el párrafo no se definen los medios por los cuales el porteador puede determinar el carácter peligroso de las mercancías y que, por lo tanto, podría haber dificultades para verificar si el porteador tenía conocimiento del carácter peligroso de las mercancías. Por consiguiente, la AIA (párr. 27) propone que se redacte la segunda frase del párrafo 2 del artículo 13 en la forma siguiente:

"Si el cargador no lo hace y el porteador o el porteador efectivo no pueden determinar el carácter peligroso de las mercancías, mediante una inspección externa de éstas o mediante la descripción de la carga:".

*Párrafos 2 y 3 considerados conjuntamente*

167. La CINM (párrs. 45 y 47) señala que para garantizar la seguridad en el mar es importante:

*a*) Imponer una obligación estricta al cargador de informar al porteador del carácter peligroso de las mercancías; y

*b*) Disponer que el cargador no puede eludir fácilmente la responsabilidad impuesta en el inciso *a*) del párrafo 2 alegando que el porteador conocía el carácter peligroso de las mercancías.

168. Por consiguiente, la CINM (párr. 46) propone que:

*a*) Se supriman las palabras que siguen a "Si el cargador no lo hace" en el párrafo 2:

*b*) Se enmiende el párrafo 3 de la forma siguiente:

" Las disposiciones del párrafo 2 no podrán invocarse si la persona que toma a cargo las mercancías en nombre del porteador, en el momento de tomarlas a cargo, conoce su carácter peligroso y, de ser necesario, las precauciones que han de tomarse."

*Párrafos 2 y 4 considerados conjuntamente*

169. La AIA (párr. 28) observa que, si bien cada uno de estos párrafos establece el derecho del porteador a deshacerse de las mercancías que se hayan convertido en un peligro para el buque o para la carga, ambos párrafos estipulan que sólo podrá deshacerse de ellas "cuando las circunstancias lo requieran". Como consecuencia, la manera de hacerlo deberá corresponder a las circunstancias que constituyen el peligro. La AIA (párr. 29) dice que a veces puede resultar difícil para el porteador cumplir con el requisito de correlación, ya que no siempre estará en condiciones de determinar el alcance del peligro. La AIA propone por consiguiente (párr. 30) que se supriman de los párrafos 2 y 4 las palabras "cuando las circunstancias lo requieran".

*Reglamentación del derecho al pago del flete*

170. La RSS de Bielorrusia (párr. 8), la URSS (párr. 9) y la AIA (párr. 31) observan que el artículo 13 no contiene disposiciones que regulen el derecho al pago del flete cuando las mercancías son descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas de conformidad con los párrafos 2 y 4. La RSS de Bielorrusia (párr. 8) y la URSS (párr. 9) proponen que se incluyan en el artículo disposiciones que regulen esta cuestión. La AIA formula las siguientes observaciones concretas:

*a*) Cuando el porteador tenga conocimiento de la naturaleza peligrosa de las mercancías, cobrará un flete más alto por el transporte, previendo los posibles riesgos derivados del transporte de dichas mercancías. Por consiguiente, si ha sido necesario deshacerse de las mercancías antes de llegar al lugar de destino, sólo debería tener derecho al flete por una cuantía proporcional a la distancia cubierta (párr. 31);

*b*) Cuando el porteador no tiene conocimiento del carácter peligroso de las mercancías, no puede prever que tal vez le sea imposible entregar la carga en el puerto de destino. Por consiguiente, debería tener derecho a la totalidad del flete (párr. 32).

*Párrafo 4*

171. Austria (párr. 11) observa que en el texto francés de este párrafo la palabra "*chargeur*" (cargador) debería sustituirse por la palabra "*transporteur*" (porteador)[49].

## Parte IV. Documentos de transporte

*Artículo 14. Expedición del conocimiento de embarque*

*Artículo en su conjunto*

172. Qatar observa (párr. 25) que este artículo, que trata de la expedición del conocimiento de embarque, es una revisión del párrafo 3 del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924.

*Párrafo 2*

173. En el caso del transporte en buques fletados, los Estados Unidos (párr. 41) observan la importancia que tiene para los cargadores mantener como partes responsables tanto al armador como al fletador. En ese tipo de transporte, el cargador tratará normalmente con el fletador, y sería posible interpretar la definición del párrafo 1 del artículo 1, en el sentido de que en la palabra "porteador" está incluido el fletador, y en virtud de ello hacer responsable al fletador. Si en el transporte en buques fletados el conocimiento de embarque está firmado por el capitán o en su nombre, el armador estará obligado incluso si el contrato preliminar fue celebrado con el fletador, y el conocimiento de embarque fue expedido en el formulario del fletador. A fin de resolver cualquier duda en lo tocante a esa responsabilidad doble, los Estados Unidos (párr. 41) proponen que se revise la última frase del párrafo 2 del artículo 14 en la forma siguiente:

"Se considerará que un conocimiento de embarque firmado por el capitán del buque que transporte las mercancías o en su nombre y con su autorización ha

[49] Esta corrección, que es necesaria para que el texto francés concuerde con los textos español, inglés y ruso, ha sido hecha en el texto del proyecto de convenio que figura en el documento A/CONF.89/5.

sido firmado en nombre del porteador, así como en nombre del armador como porteador efectivo."

*Artículo 15. Contenido del conocimiento de embarque*

*Artículo en su conjunto*

174. La CINM observa (párr. 48) que no conviene codificar para el futuro próximo la documentación requerida para el transporte marítimo de mercancías, ya que esa documentación está en constante revisión. Debe dejarse que las necesidades comerciales de los cargadores y de los bancos determinen su contenido. El artículo 16 del proyecto de convenio da al cargador la protección que requiere. En consecuencia, la CINM recomienda que se suprima el artículo 15.

175. Qatar observa (párr. 25) que este artículo, que se ocupa de las normas relativas al contenido del conocimiento de embarque, es una revisión del párrafo 3 del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924.

*Reducción del contenido obligatorio del conocimiento de embarque*

176. El Reino Unido (párr. 19) y la CCI (párr. 17) observan que actualmente hay una tendencia a eliminar en los documentos comerciales los datos que ya no son requeridos por las prácticas comerciales o por la evolución que ha tenido el transporte. Por consiguiente, recomienda que se reduzcan al mínimo los datos obligatorios del conocimiento de embarque, y observan que la sanción en caso de que las partes excluyan datos comercialmente necesarios consistirá en que el documento no será aceptado comercialmente (Reino Unido, párr. 19; y CCI, párr. 19). Además la CCI observa (párr. 19) que debe permitirse a las partes incluir, además de los datos obligatorios, datos adicionales de acuerdo con las circunstancias comerciales imperantes, según se dispone, por ejemplo, en la regla 6 de las Reglas uniformes para un documento de transporte combinado[50].

*Párrafo 1, inciso* b)

177. La RSS de Bielorrusia (párr. 2), la URSS (párr. 2) y la AIA (párr. 33) observan que, de conformidad con su propuesta[51] de excluir el embalaje de la definición de "mercancías" que figura en el párrafo 4 del artículo I, es necesario introducir las enmiendas consiguientes en este inciso. La AIA (párr. 33) observa que en el caso de mercancías embaladas, los datos pertinentes que han de incluirse en el conocimiento de embarque se referirán al estado externo del embalaje. Por lo tanto, la INSA propone que este inciso se enmiende de modo que diga: "*b*) el estado aparente de las mercancías o de su embalaje".

*Párrafo 1, inciso* c)

178. La República Democrática Alemana observa (párr. 14) que es preciso completar este inciso con las siguientes palabras: ". . . , si el nombre del porteador es incorrecto o está equivocado o no figura, se tendrá al armador por porteador".

*Párrafo 1, inciso* f)

179. La CINM (párr. 49) observa que los requisitos establecidos en este inciso no pueden llevarse a la práctica en el caso de una consignación recibida a lo largo de varios días, ni serían apropiados para un conocimiento "embarcado".

*Párrafo 1, inciso* k)

180. Austria dice (párr. 12) que, de conformidad con las prácticas establecidas, en el inciso se debería indicar si el flete es pagado de antemano o es pagadero en el lugar de destino, y podría decir lo siguiente: "La indicación de si el flete es pagado de antemano o es pagadero en el lugar de destino;". Observa que si se acepta esta propuesta sería necesario modificar en consecuencia el párrafo 4 del artículo 16.

181. La CINM observa (párr. 50) que este párrafo puede crear dificultades y requerir documentación adicional si se revende la carga.

*Artículo 16. Conocimiento de embarque: reservas y valor probatorio*

*Párrafo 3, inciso* a)

*Armonización con otros convenios de transporte*

182. La OCTI (párr. 17) observa que, con arreglo a este inciso, el conocimiento de embarque sólo prueba las indicaciones concernientes a la descripción de las mercancías tomadas a cargo o cargadas, mientras que, con arreglo a otros convenios de transporte (artículo 8, párr. 3, del Convenio CIM[52]; artículo 9, párr. 1, del Convenio CMR[53]; artículo 11, párr. 1, del Convenio de Varsovia de 1929[54]), el documento de transporte prueba también el contenido del contrato de transporte. Con miras a la armonización de los convenios de transporte, la OCTI propone que ese inciso se redacte nuevamente en la forma siguiente:

"*a*) El conocimiento de embarque establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de la celebración del contrato de transporte y de las condiciones del mismo, así como 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."

[50] La regla 6 de las Reglas uniformes de la CCI dice lo siguiente: "Además de la información requerida específicamente por estas Reglas, las partes insertarán en el documento de TC aquellos datos cuya inclusión puedan considerar comercialmente conveniente" (publicación 298 de la CCI, 1975).

[51] En relación con esa propuesta, véase el párrafo 24 del análisis de las observaciones sobre el párrafo 4 del artículo I.

[52] El párrafo 3 del artículo 8 del Convenio CIM dice lo siguiente: "Después de sellada, la carta de porte servirá, con sujeción a las disposiciones del párrafo 4 de este artículo, como prueba del contrato de transporte."

[53] El párrafo 1 del artículo 9 del Convenio CMR dice lo siguiente: "La carta de porte da fe, salvo prueba en contrario, de las condiciones del contrato y de la recepción de la mercancía por el transportista."

[54] El párrafo 1 del artículo 11 del Convenio de Varsovia de 1929 dice lo siguiente: "La carta de transporte aéreo hace fe, mientras no se pruebe lo contrario, de la celebración del contrato, del recibo de la mercancía y de las condiciones del transporte."

*Párrafo 3, inciso* b)

183. Francia observa (párr. 20) que las palabras "incluido un consignatario" son innecesarias y que, en ciertos casos, un consignatario puede no ser considerado un tercero. Así pues, en el caso de un conocimiento de embarque expedido a un consignatario designado, éste puede invocar el contrato de transporte y no puede ser considerado un tercero. Además, el propio cargador, que es parte en el contrato, puede ser a la vez el consignatario. En consecuencia, Francia propone que se apruebe la siguiente fórmula limitativa, contenida en el párrafo 1 del artículo 1 del Protocolo de Bruselas de 1968: "Sin embargo, no será admisible la prueba en contrario cuando el conocimiento ha sido transferido a un tercero de buena fe".

*Párrafo 4*

184. La CINM observa (párr. 51) que no hay necesidad de hacer referencia a las estadías en el conocimiento de embarque. Si es que han de mencionarse, solamente debería requerirse que se declarase si las estadías son o pueden ser pagaderas, ya que si ha de señalarse también su importe, la expedición del conocimiento de embarque podría demorarse hasta que se dispusiese de una declaración de estadías y esa demora no beneficiaría al cargador.

*Supresión del párrafo*

185. La CINM (párr. 52) no está de acuerdo con la presunción establecida en este párrafo de que no procede pagar ningún flete si no se ha especificado en el conocimiento de embarque. Observa que en algunos casos, tal como el del transporte de mercancías en buques fletados, en que el cargador es también el fletador, el conocimiento de embarque consiste en un mero recibo y la no mención del flete puede obedecer a un deseo legítimo del cargador. En esos casos sería arriesgado concluir que no ha de pagarse flete alguno. En el caso de una negociación posterior del conocimiento de embarque con un tercero, la presunción más razonable que puede aplicarse es que el flete es pagadero, por cuanto los porteadores cobran los servicios que prestan. En consecuencia, la CINM propone la supresión de este párrafo.

*Artículo 17. Garantías por parte del cargador*

*Artículo en su conjunto*

186. El Iraq (párr. 6) y el CJCAA (párr. 7) señalan que este artículo debería ser objeto de atención especial en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías.

*Párrafo 2*

187. Los Estados Unidos (párr. 43) señalan que conviene que un porteador que omita las reservas en un conocimiento de embarque a cambio de una carta de garantía sea privado del derecho a limitar su responsabilidad, pero solamente con respecto a los perjuicios sufridos por el demandante por su creencia de buena fe en la descripción de las mercancías hecha en el conocimiento de embarque, y no con respecto a los perjuicios debidos a causas no relacionadas con ello. Por consiguiente, propone que se revise este párrafo suprimiendo las palabras "al que se haya transferido el conocimiento de embarque" que figuran al final del párrafo 2 y substituyéndolas por las siguientes:

"que haya actuado de buena fe confiando en la descripción de las mercancías hecha en el conocimiento, y respecto de ese demandante de buena fe, en cuanto a las pérdidas sufridas por confiar en la descripción del conocimiento de embarque, el porteador no tendrá el beneficio del límite de responsabilidad previsto en este Convenio".

*Párrafos 2, 3 y 4 considerados conjuntamente*

188. Qatar (párr. 26) observa que estos párrafos tratan de la validez y efectos de la carta de garantía, que constituye un compromiso del cargador de indemnizar al porteador por la responsabilidad en que éste pudiera incurrir respecto de un tercero como resultado de la inexactitud de los datos que figuran en el conocimiento de embarque.

*Mantenimiento de los párrafos 2, 3 y 4*

189. Australia (párr. 18), Francia (párr. 22) y Checoslovaquia (párr. 5) propugnan el mantenimiento de estos párrafos. Australia y Francia aprueban la reglamentación establecida en esos párrafos de las cartas de garantía en el plano internacional por las siguientes razones:

*a*) Existen prácticas fraudulentas mediante las cuales, sobre la base de una carta de garantía, se emiten conocimientos de embarque limpios, lo que permite suponer que la reglamentación en el plano nacional es ineficaz (Australia);

*b*) Si se remite el problema a las legislaciones nacionales, las soluciones podrían ser variables e inciertas (Francia).

*Supresión de los párrafos 2, 3 y 4*

190. Canadá (párr. 2 *d*)), los Países Bajos (párr. 12), la CCI (párr. 23) y la CINM (párr. 58) proponen la supresión de estos párrafos, por las siguientes razones:

*a*) Las cartas de garantía se estiman inválidas por considerarse contrarias al orden y a la política públicos (Canadá (párr. 2 *d*));

*b*) Las disposiciones de estos párrafos no parecen ser de utilidad para el tenedor del conocimiento de embarque cuya situación se ve afectada por una carta de garantía (Países Bajos (párr. 12));

*c*) Es importante que un conocimiento de embarque, que se considera representativo de las mercancías transportadas las describa con precisión, de modo que las personas que reciben un conocimiento de embarque puedan confiar en él. La no inclusión de una reserva en un conocimiento de embarque puede confundir a esas personas y, por consiguiente, no deberían reconocerse en el convenio las cartas de garantía que puedan emplearse

para garantizar la omisión de reservas (CCI, párrs. 20 a 23);

*d*) El elemento delictivo del uso fraudulento de conocimientos de embarque inexactos no puede eliminarse adecuadamente mediante un convenio de derecho privado (CINM (párr. 53));

*e*) De conservarse estas disposiciones, sería improbable que un porteador aceptase una carta de garantía en el caso de que el cargador deseara que el porteador no incorporara reservas al conocimiento de embarque. El porteador adoptará otras prácticas, como la de pedir un depósito. Estas prácticas ocasionarán inconvenientes al cargador, que es quien habitualmente expide la carta de garantía (CINM, párrs. 54 a 56);

*f*) Las dificultades experimentadas corrientemente respecto de las cartas de garantía se deben a la negativa de los bancos a aceptar un conocimiento de embarque con reservas bajo carta de garantía. La solución adecuada no consiste en adoptar las disposiciones de estos párrafos, sino en modificar la práctica comercial en relación con las cartas de crédito (CINM, párrs. 56 y 57).

*Supresión de las palabras "incluso un consignatario" de los párrafos 2, 3 y 4*

191. Francia y la AIA proponen que se supriman en estos párrafos las palabras "incluso un consignatario":

*a*) Por las mismas razones dadas por Francia en favor de la supresión de palabras similares en el inciso *b*) del párrafo 3 del artículo 16 (Francia, párr. 21)[55];

*b*) Porque las palabras son innecesarias (AIA, párr. 40).

*Supresión de los párrafos 3 y 4*

192. La RSS de Bielorrusia, la URSS y la AIA proponen la supresión del párrafo 3:

*a*) Por ser innecesario, ya que las cuestiones que trata pueden revolverse con las normas del derecho interno, (RSS de Bielorrusia, párr. 9, URSS, párr. 10, y AIA, párr. 42);

*b*) Porque coloca al porteador en una situación de desigualdad respecto del cargador. La expedición de una carta de garantía con la intención de defraudar a un tercero no acarrea prácticamente ninguna responsabilidad para el cargador, si bien éste ha sido el iniciador del fraude (AIA, párr. 42).

193. La RSS de Bielorrusia (párr. 10), la URSS (párr. 10) y la AIA (párr. 43) proponen que se suprima el párrafo 4 por ser innecesario, ya que la cuestión de la pérdida del derecho a limitar la responsabilidad ya está regulada por el artículo 8.

194. Los Estados Unidos (párr. 42) observan que todo intento de definir en el convenio las circunstancias en que una carta de garantía será ejecutable frente al cargador tendrá el efecto de fomentar la práctica de expedir cartas de garantía, no deseable porque conduce al fraude en desmedro de los consignatarios. Por consiguiente, los Estados Unidos (párr. 42) proponen que se supriman los párrafos 3 y 4.

*Artículo 18. Documentos distintos del conocimiento de embarque*

195. La República Democrática Alemana (párr. 15) observa que, puesto que el artículo 18 está destinado a tener en cuenta la declinación de la importancia del conocimiento de embarque y el aumento de la del recibo detallado del flete, sería adecuado que el Convenio estableciera un mínimo grado de codificación a este respecto. Con tal fin, la República Democrática Alemana formula las propuestas siguientes:

*a*) Que se inserten las palabras "con aprobación del cargador" después de las palabras, "Cuando un portador expida" (párr. 16);

*b*) Que se incluyan en este artículo los dos párrafos adicionales siguientes:

"2. El porteador entregará las mercancías al consignatario designado en el documento.

"3. El cargador mantendrá el derecho de disposición sobre las mercancías hasta que hayan llegado al puerto de destino, a menos que haya transferido anticipadamente este derecho por escrito y sin reservas al consignatario o a cualquier otra persona y que haya comunicado dicha transferencia al porteador."

196. Qatar (párr. 27) señala que, a diferencia del Convenio de Bruselas de 1924 y del Protocolo de Bruselas de 1968, el proyecto de convenio regula todos los documentos que constituyen prueba del contrato de transporte.

197. La AIA (párr. 44) señala que la celebración del contrato de transporte y el hecho de hacerse cargo de las mercancías para su transporte son circunstancias jurídicas totalmente distintas y que tal vez no coincidan en el tiempo. En consecuencia, la expedición del documento que prueba el hecho de que se ha celebrado un contrato no siempre prueba que el porteador se haya hecho cargo de las mercancías. A la luz de estas consideraciones, la AIA propone que se vuelva a redactar como sigue el artículo:

"Cuando un porteador expida un documento distinto de un conocimiento de embarque como prueba del hecho de haber recibido las mercancías, ese 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."

198. La OCTI (párr. 17) señala que, de conformidad con este artículo, un documento distinto del conocimiento de embarque únicamente prueba la descripción de las mercancías tomadas a cargo, en tanto que de conformidad con otros convenios de transporte, (CIM, párr. 3 del artículo 8; CMR, párr. 1 del artículo 9 y Convenio de Varsovia de 1929, párr. 1 del artículo 11)[56] el documento de transporte prueba también el contenido del contrato de transporte. Con miras a armonizar los

[55] Véase el párr. 183 del análisis de las observaciones sobre el inciso *b*) del párrafo 3 del artículo 16.

[56] Para el texto de estas disposiciones, véanse las notas de pie de página 52, 53 y 54 correspondientes al análisis de las observaciones sobre el inciso *a*) del párrafo 3 del artículo 16.

convenios de transporte, la OCTI propone que el artículo se redacte como sigue:

"Cuando un porteador expida un documento distinto de un conocimiento de embarque que constituya prueba de un contrato de transporte, ese documento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de la celebración del contrato de transporte y de las condiciones del mismo, así como de que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en la forma descrita en dicho documento."

## PARTE V. RECLAMACIONES Y ACCIONES

### *Artículo 19. Aviso de pérdida, daños o demora*

*Artículo en su conjunto*

199. Qatar dice (párr. 28) que el presente artículo, que es una revisión del párrafo 6 del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924, se refiere al aviso de pérdida, daños o demora que ha de darse al porteador.

*Párrafo 1*

*Conveniencia de exigir que se dé aviso de pérdida o daños en el momento de la entrega de las mercancías*

200. La República Federal de Alemania (párr. 11), la CCI (párr. 24) y la CINM (párrs. 59 a 61) proponen que se establezca en este párrafo el requisito de que el consignatario dé aviso por escrito de la pérdida o los daños aparentes en el momento de la entrega de las mercancías porque:

*a*) La posibilidad de que en virtud del texto actual tiene el consignatario de dar aviso con posterioridad al momento de la entrega de las mercancías originará controversias sobre si la pérdida o los daños existían en el momento de la entrega (CCI y CINM);

*b*) La posibilidad de que dar aviso después de la entrega de las mercancías puede entrañar que se dé aviso al porteador de pérdidas o daños que se produjeron después de la entrega de las mercancías (República Federal de Alemania);

*c*) El requisito de que la notificación, bien sea oral o por escrito, se dé en el momento de la entrega no impone una carga pesada al consignatario (República Federal de Alemania).

201. En consecuencia, la CINM propone (párr. 61) que se sustituya por el texto aprobado por el Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo que figura a continuación:

"1. A menos que el consignatario dé al porteador aviso de pérdida o daño por escrito especificando la naturaleza general de dicha pérdida o daño, a más tardar en el momento de la entrega de las mercancías al consignatario, esta entrega establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que la entrega de las mercancías por el porteador se hizo en buenas condiciones y tal como aparecen descritas en el documento de transporte en su caso"[57].

*Otras propuestas*

202. *a*) Los Estados Unidos dicen (párr. 45) que cuando, en virtud de lo dispuesto en el presente párrafo, se omite el requisito de dar aviso, y se ha expedido un documento de transporte respecto del transporte de las mercancías, sólo se establece la presunción de que las mercancías se entregaron aparentemente en buenas condiciones, ya que el documento de transporte sólo describirá la condición aparente de las mercancías. Sin embargo, cuando no se cumple el requisito de dar aviso establecido en el presente párrafo, y no se ha expedido documento de transporte alguno, el párrafo que se examina establece la presunción de que las mercancías se entregaron en buenas condiciones. En consecuencia, el porteador tiene el beneficio de una presunción más favorable cuando el documento de transporte no ha sido expedido que cuando lo ha sido;

*b*) Los Estados Unidos también señalan (párr. 45) que el tema de las pérdidas o daños no aparentes se trata por separado en el párrafo 2 del artículo que se examina, donde se establece un plazo más largo para dar aviso de las pérdidas o daños no aparentes que para los evidentes. La creación de una presunción acerca de la condición real de las mercancías, a diferencia de la condición aparente, tiende a crear confusión en cuanto a saber si se aplicará el plazo más corto o el más largo para dar aviso de las pérdidas o daños no aparentes cuando no se ha expedido un documento de transporte.

203. En consecuencia, los Estados Unidos proponen (párr. 45) que las palabras "en buenas condiciones" que figuran al final del presente párrafo se sustituyan por "aparentemente en buenas condiciones".

204. El Iraq (párr. 6) y el CJCAA (párr. 7) dicen que el párrafo que se examina debe ser objeto de consideración especial por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías.

*Párrafo 2*

*Reducción del plazo de 15 días*

205. Francia (párr. 23), la CCI (párr. 25) y la CINM (párrs. 62 y 63) advierten que el plazo de 15 días establecido en el presente párrafo para la notificación es demasiado largo. Francia y la CINM proponen que el plazo se reduzca a 10 días; la CINM (párr. 62) estima que este plazo es absolutamente suficiente para que el consignatario pueda descubrir incluso casos de pérdidas o daños no aparentes, y Francia observa que en el texto aprobado por el Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre reglamentación internacional del transporte marítimo de mercancías se establece un plazo de 10 días[58]. La CCI (párr. 25) propone que se reduzca el plazo a siete días, y señala que, a su entender, el proyecto de convenio de la UNCTAD sobre el transporte, multimodal establece un

[57] Véase *Anuario de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional*, vol. VI, 1975 (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S. 76 V. 5), Segunda parte, cap. IV, secc. 4, pág. 270, Proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías (A/CN.9/105/anexo I), artículo 19.

[58] El texto es el siguiente:

"2. Si las pérdidas o daños no son aparentes, el aviso por escrito deberá darse en los diez días siguientes a la entrega, con exclusión de ese día." (*Ibid.*).

plazo de siete días para avisar de los daños que se produzcan durante el tramo marítimo de un transporte multimodal, y que también se establece un plazo de siete días en la Regla 10[59] de las Reglas uniformes de la CCI para un documento de transporte combinado.

*Párrafos 1 y 2 considerados en conjunto*

*Carga de la prueba establecida en ambos párrafos*

206. La OCTI (párr. 30) dice que, aunque estos párrafos establecen claramente una presunción de que la entrega de las mercancías se hizo tal como aparecen descritas en el documento de transporte, o en buenas condiciones, como puede ocurrir si no se dio aviso en el plazo establecido, no se establecen claramente los efectos jurídicos de un aviso dado en el plazo establecido. En el último caso, sería injusto pedir al porteador la prueba de la entrega conforme cuando ya ha transcurrido cierto tiempo desde la entrega sin reserva del consignatario, y tampoco sería equitativo admitir la fuerza probatoria de un aviso de pérdida o daño presentado por el consignatario después de la entrega (párrs. 32 y 33). Si se adopta la regla general de que la carga de la prueba recae en la persona que presenta una reclamación, el consignatario tendrá que probar la existencia de una pérdida o daño. Por lo tanto, habrá de probar la existencia de una pérdida o daño, haya dado o no aviso oportunamente (párrs. 34 y 35).

207. Habida cuenta de la incertidumbre existente a este respecto, la OCTI propone (párr. 35) que se supriman estos párrafos.

208. Si se considera necesario, en beneficio del porteador, establecer la obligación de que el consignatario dé un aviso, la OCTI propone (párrafo 37) que la omisión de dar aviso lleve aparejada sanciones apropiadas, y sugiere que se adopte un sistema de extinción del derecho de acción en caso de que se omita dar aviso en el momento de la entrega. Dice (párrafos 27 y 31) que se establece un sistema de ese tipo en el artículo 45 del Convenio CIM[60], y en el artículo 26 de la Convención de Varsovia[61] de 1929.

*Armonización de la terminología con la del párrafo 2 del artículo 4*

209. Los Estados Unidos dicen (párr. 44) que el plazo para dar aviso debe comenzar a correr cuando las mercancías "*were handed over*" por el porteador al consignatario. Sin embargo, en el párrafo 2 del artículo 4 se utiliza la palabra "*delivered*" para determinar el momento en que el porteador deja de estar a cargo de las mercancías. En consecuencia, los Estados Unidos proponen que el término "*delivered*" sustituya a la expresión "*handed over*" en los párrafos que se examinan, ya que el primer término tiene un sentido más definido.

*Párrafo 5*

210. La CCI señala (párr. 26) que, aunque en virtud del párrafo 3 del artículo 5 la persona que tiene derecho a presentar una reclamación por las pérdidas de las mercancías puede considerarlas como perdidas tras una demora de 60 días en la entrega, el presente artículo no prevé el aviso en esos casos.

211. La CINM propone (párr. 64) que, si se mantiene en el presente Convenio la responsabilidad por la demora, se agreguen las palabras "sus empleados o agentes" al final de ese párrafo.

*Artículo 20. Prescripción de las acciones*

*Párrafo 1*

*Comparación con el Convenio de Bruselas de 1924*

212. Qatar (párr. 29) observa que este artículo se diferencia de las disposiciones correspondientes del

---

[59] La Regla 10 de las Reglas Uniformes de la CCI dice lo siguiente:

"Excepto los casos en que las mercancías se consideran perdidas de conformidad con lo establecido en la Regla 15 de las presentes Reglas, se presumirá, salvo prueba en contrario, que la entrega de las mercancías por el empresario de transporte combinado se hizo tal como aparecen descritas en el documento de transporte combinado, a menos que se haya dado aviso por escrito de la pérdida de las mercancías o los daños sufridos por ellas, y se indique la naturaleza general de esa pérdida o daños, al empresario de transporte combinado o a su representante en el lugar de la entrega antes o en el momento de que las mercancías pasen a estar bajo la custodia de la persona que en virtud del documento de transporte combinado tiene derecho a la entrega, o, si la pérdida o los daños no son aparentes, dentro de los siete días siguientes." (Publicación 298 de la CCI, 1975.)

[60] El artículo 45 del Convenio CIM dice lo siguiente:

"*Extinción de la acción contra el Ferrocarril derivada del contrato de transporte*

"1. La aceptación de la mercancía por el derechohabiente extinguirá toda acción contra el Ferrocarril nacida del contrato de transporte, por demora en la entrega, pérdida inicial o avería.

"2. Sin embargo, la acción no se extinguirá:

"*a*) Si el derechohabiente probare que el daño fue causado por dolo o culpa grave imputable al Ferrocarril;

"*b*) En caso de reclamación por demora en la entrega cuando la susodicha reclamación se formulare contra uno de los Ferrocarriles de que se hace mérito en el artículo 43 3), dentro de un plazo no superior a treinta días, sin contar el de la aceptación de la mercancía por el derechohabiente;

"*c*) En caso de reclamación por pérdida parcial o por avería:

i) Si la pérdida o la avería se hubieren comprobado antes de la aceptación de la mercancía por el derechohabiente en conformidad con el artículo 44;

ii) Si la comprobación que hubiera debido hacerse con arreglo al artículo 44 no se hubiere omitido sino por falta del Ferrocarril,

*d*) En caso de reclamación por daños no aparentes cuya existencia se comprobara después de la aceptación de la mercancía por el derechohabiente, con la doble condición:

i) De que inmediatamente después de descubrirse el daño, y, a lo sumo, dentro de los siete días siguientes a la aceptación de la mercancía se formule por el derechohabiente la petición de comprobación, de acuerdo con el artículo 44;

ii) De que el derechohabiente pruebe que el daño se ha producido en el intervalo entre la aceptación al transporte y la entrega.

"3 Cuando se hubiere reexpedido la mercancía en las condiciones previstas en el artículo 29 1), las acciones de indemnización por pérdida parcial o averías, nacidas de uno de los contratos de transporte anteriores, se extinguirán como si se tratara de un contrato único."

[61] El artículo 26 de la Convención de Varsovia de 1929 dice lo siguiente:

"1) El recibo de equipajes y mercancías por el destinatario sin que haya protesta por su parte, constituirá presunción, salvo prueba en contrario, de que las mercancías se entregaron en buen estado y de acuerdo con lo estipulado para su transporte.

"2) En caso de avería, el destinatario deberá presentar ante el transportador una protesta inmediatamente después de haber sido notada, y a más tardar, dentro de tres días para los equipajes y de siete días para las mercancías, a contar de la fecha de su recibo. En caso de retardo la protesta deberá hacerse a más tardar dentro de los catorce días a contar del día en que el equipaje o la mercancía hayan sido puestas a disposición del destinatario.

"3) Toda protesta deberá hacerse constar por escrito en el documento de transporte o por medio de otro escrito expedido en el plazo estipulado para dicha protesta.

"4) A falta de protesta dentro de los plazos fijados, toda acción contra el transportador es inadmisible, salvo el caso de fraude por parte de éste."

Convenio de Bruselas de 1924, enmendado por los párrafos 2 y 3 del artículo 1 del Protocolo de Bruselas de 1968, en cuanto esta última disposición:

*a*) Abarca sólo las acciones contra los porteadores, mientras que el párrafo que se analiza abarca también las acciones de los porteadores contra los cargadores o consignatarios;

*b*) Establece un plazo de prescripción de un año, mientras que, con arreglo a este párrafo, ese plazo es de dos años.

*Disminución del plazo de prescripción a un año*

213. La CINM (párrs. 65 y 66), el CMI (párr. 26) y la OCTI (párr. 19) proponen que el plazo de prescripción se reduzca a un año por las siguientes razones:

*a*) Ambas partes tendrán dificultades considerables en proporcionar pruebas para un juicio dos años después del día en que empezó a correr el plazo de prescripción. En las acciones por pérdida o daños de las mercancías, la dificultad será mayor para el porteador, pues a él le incumbe la carga de la prueba (CINM, párrs. 65 y 66);

*b*) Si en caso de reclamaciones complicadas resulta necesario un plazo de prescripción superior a un año, es posible, con arreglo al párrafo 4 del artículo, prorrogar el plazo de un año (CMI, párr. 26);

*c*) Una modificación del plazo habitual de un año podría inducir a algunas personas, a saber, las dedicadas al tráfico de transbordadores (*ferries*) de breve trayecto, a creer equivocadamente que el plazo de dos años les sería ahora aplicable, en circunstancias que aún puede serles aplicable el plazo de un año, según el caso (CMI, párr. 26);

*d*) La adopción del plazo de un año estaría en consonancia con el plazo de prescripción establecido en el artículo 46 del Convenio CIM[62] y el artículo 32 del Convenio CMR[63] (CMI, párr. 26; CINM, párr. 66; OCTI, párr. 19), mientras que el plazo de dos años crearía dificultades para que un porteador marítimo directo ejercitase sus acciones contra los porteadores por carretera o ferrocarril (CMI, párr. 26).

214. Sin embargo, la OCTI (párr. 20) observa que, en caso de que se adopte el plazo de un año, convendría agregar la siguiente disposición a este párrafo: "No obstante, en caso de dolo, el plazo de prescripción será de dos años."

*Mantenimiento del plazo de dos años*

215. Francia (párr. 24) observa que el plazo prescripción de un año establecido en el párrafo 6 del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924 ha sido aumentado a dos años en este párrafo y se refiere tanto a las acciones contra el porteador como a las dirigidas contra el cargador o el consignatario. Propone que se mantenga el plazo de dos años.

*Reducción del plazo de prescripción para las acciones de indemnización contra el porteador a un año:*

216. La AIA (párr. 45) propone que el plazo de prescripción para las acciones de indemnización contra el porteador se limite a un año, porque:

*a*) Ese periodo es suficiente para iniciar una acción contra el porteador;

*b*) El plazo de un año permite resolver una reclamación sin demoras innecesarias;

*c*) De ser necesario, el plazo de un año puede prorrogarse con arreglo al párrafo 4 de este artículo.

*Párrafo 4*

*Armonización con otros convenios de transporte*

217. La OCTI (párr. 21) observa que sería más conveniente que la norma contenida en este párrafo una disposición inspirada en las que figuran en el párrafo 3 del artículo 46 del Convenio CIM[64] y en el párrafo 2 del artículo 32 del Convenio CMR[65], en virtud de los cuales el plazo de prescripción se suspende al entablarse una reclamación. En consecuencia propone que se sustituya ese párrafo por el siguiente:

"Una reclamación escrita suspenderá la prescripción hasta el día en que el porteador rechace la reclamación por escrito y restituya los documentos adjuntos a la misma. En caso de aceptación parcial de la

---

[62] El párrafo 1 del artículo 46 del Convenio CIM dice lo siguiente:

"1. La acción nacida del contrato de transporte prescribirá al año. Sin embargo prescribirá a los tres años si se trata:

"*a*) De la acción de reclamación del pago de un reembolso cobrado por el ferrocarril al destinatario;

"*b*) De la acción de reclamación del pago del saldo de una venta efectuada por el ferrocarril;

"*c*) De una acción fundada en un daño causado por dolo;

"*d*) De una acción fundada en un caso de fraude;

"*e*) En el caso previsto en el artículo 29 1) de la acción fundada en uno de los contratos de transportes anteriores a la reexpedición."

[63] El párrafo 1 del artículo 32 del Convenio CMR dice lo siguiente:

"1. Las acciones a las que pueda dar lugar el transporte regulado por este Convenio prescriben al año. Sin embargo, en el caso de dolo o de falta equivalente a dolo, según la Ley de la jurisdicción escogida, la prescripción es de tres años. La prescripción corre:

"*a*) En el caso de pérdida parcial, avería o mora a partir del día en que se entregó la mercancía;

"*b*) En el caso de pérdida total, a partir de 30 días después de la expiración del plazo convenido o, si no existe éste a partir de 60 días desde que el transportista se hizo cargo de la mercancía;

"*c*) En todos los demás casos, a partir de la expiración del plazo de tres meses a partir de la conclusión del contrato de transporte. El día indicado en este párrafo como punto de partida de la prescripción está comprendido en el plazo."

[64] El párrafo 3 del artículo 46 del Convenio CIM dice lo siguiente:

"3. En caso de reclamación administrativa dirigida al ferrocarril de acuerdo con el artículo 41, se suspenderá la prescripción hasta el día en que el ferrocarril haya rechazado la reclamación por escrito y restituya los documentos a ella unidos. En caso de aceptación parcial de la reclamación sólo reanudará su curso la prescripción para aquella parte de la reclamación que siga en litigio. La prueba de la recepción de la reclamación o de la respuesta, y la de la restitución de los documentos correrá a cargo de la parte que invoque este hecho.

"Las reclamaciones ulteriores que tuvieran el mismo objeto no suspenderán la prescripción."

[65] El párrafo 2 del artículo 32 del Convenio CMR dice lo siguiente:

"2. La reclamación escrita interrumpe la prescripción hasta el día en que el transportista rechace por escrito dicha reclamación y devuelva los documentos que acompañan a la misma. En caso de aceptación parcial de la reclamación, la prescripción no vuelve a tomar su curso más que por la parte reclamada que continúa en litigio. La prueba de la recepción de la reclamación o de la respuesta y de la devolución de documentos corren a cargo de quien invoque este hecho. Las reclamaciones ulteriores que tengan el mismo objeto no interrumpen la prescripción."

reclamación, la prescripción continuará su curso sólo respecto de la parte de la reclamación que siga en litigio. La prueba del recibo de la reclamación o de la respuesta y de la restitución de los documentos incumbirá a la parte que invoque este hecho. Las reclamaciones ulteriores que tengan el mismo objeto no suspenderán la prescripción."

*Artículo 21. Jurisdicción*

*Artículo en su conjunto*

*Supresión del artículo*

218. La RSS de Bielorrusia (párrs. 11 a 13), la URSS (párrs. 11 a 16) y la AIA (párrs. 46 a 49) proponen que se suprima este artículo por las razones siguientes:

*a)* Las numerosas opciones dadas al demandante en virtud del párrafo 1 del artículo en cuanto al lugar en que puede entablar la acción crean un desequilibrio entre las partes a favor del demandante (RSS de Bielorrusia, párr. 11; URSS, párrs. 11 y 12);

*b)* El artículo va contra acuerdos internacionales obligatorios para ciertos Estados que contienen normas en cuanto a la jurisdicción adecuada para entablar acciones respecto de los contratos de transporte marítimo de mercancías (URSS, párr. 13);

*c)* El problema de la jurisdicción no entra en el ámbito debido al Convenio (URSS, párr. 15);

*d)* El artículo, y en particular su párrafo 2, va tanto contra un principio de derecho internacional contemporáneo como contra los acuerdos internacionales reconocidos generalmente al prever el posible embargo de buques de propiedad del Estado (RSS de Bielorrusia, párr. 11);

*e)* El artículo va contra la práctica establecida según la cual la jurisdicción competente se determina mediante acuerdo entre las partes (AIA, párrs. 46 y 47).

219. En consecuencia, se propone que la solución del problema de la jurisdicción se deje a la legislación nacional (URSS, párr. 15) o al acuerdo entre las partes (AIA, párr. 49).

*Mantenimiento del artículo*

220. Australia (párr. 19), Francia (párrs. 25 y 26) y Qatar (párr. 30) apoyan el mantenimiento de este artículo por las razones siguientes:

*a)* Al incluir cláusulas de jurisdicción en los documentos de transporte, los porteadores pueden imponer a cargadores y consignatarios foros no convenientes para entablar demandas. Este artículo ofrece un recurso si se insertan esas cláusulas ( Australia, párr. 19; Francia, párr. 25; Qatar, párr. 30);

*b)* El artículo refleja una transacción respecto de la cuestión de la jurisdicción entre los intereses del porteador y los del cargador (Francia, párr. 26).

*Párrafo 1*

*Variante de la supresión: opciones que solamente han de existir en ausencia de acuerdo sobre el foro*

221. La RSS de Bielorrusia (párr. 16) la República Democrática Alemana (párr. 18) y la URSS (párr. 16) proponen que, si ha de mantenerse este párrafo, las opciones dadas al demandante en cuanto a los foros para entablar las acciones solamente existan en ausencia de acuerdo entre las partes en el contrato de transporte sobre el foro competente.

*Reducción de las opciones en cuanto al foro competente*

222. La República Democrática Alemana (párr. 19) y la CINM (párr. 67) proponen que se reduzca el número de foros entre los que puede escoger el demandante para entablar la acción. La CINM señala que el número de opciones actualmente existentes podría llevar a la búsqueda de una jurisdicción complaciente. Por consiguiente, se propone que:

*a)* Se suprima el inciso *b)* del párrafo 1 (República Democrática Alemana, párr. 19);

*b)* Se supriman los incisos *b)*, *c)* y *d)*, del párrafo 1, o al menos dos de ellos (CINM, párr. 69).

*Restricción de la jurisdicción a los Estado contratantes*

223. Francia (párr. 27) y la CINM (párrs. 67 y 68) proponen que se agregue la palabra "contratante" después de la palabra "Estado", con objeto de asegurar que la acción se entable solamente ante un tribunal que aplique el Convenio. En apoyo de esa propuesta, Francia (párr. 27) señala que no está claro si la declaración de que el transporte está sujeto al Convenio, que según el párrafo 3 del artículo 23 es obligatorio insertar en todo documento que acredite el contrato de transporte, garantizará la aplicación del convenio por los tribunales de Estados no contratantes.

*Propuesta de redacción*

224. El Iraq (párr. 4) y el CJCAA (párr. 5) proponen que, a fin de armonizar la expresión "cualquier otro lugar" que aparece en el inciso *d)* de este párrafo, y la expresión "cualquier lugar" que aparece en el inciso *b)* del párrafo 3 del artículo 22, se utilice en ambos casos la expresión "cualquier otro lugar".

*Párrafo 2*

*Supresión del párrafo*

225. La RSS de Bielorrusia (párrs. 11 a 13) propone que, incluso si se mantienen las restantes disposiciones del artículo, se suprima este párrafo, ya que va contra un principio de derecho internacional y contra acuerdos internacionales reconocidos generalmente, al disponer el posible embargo de buques de propiedad estatal .

226. La AIA (párr. 48) se opone a que se mantenga este párrafo, ya que, según el ordenamiento jurídico de muchos Estados, es imposible entablar acciones *in rem*.

*Mantenimiento del párrafo*

227. Los Estados Unidos (párr. 47) señalan que, si el Convenio ha de tratar la cuestión de la jurisdicción, es esencial mantener este párrafo que contiene una forma de transacción de la jurisdicción *in rem*.

*Restricción del ámbito del párrafo en lugar de su supresión*

228. La RSS de Bielorrusia (párr. 14) y la URSS (párr. 14) proponen, que si se mantiene el párrafo, se enmiende con objeto de excluir la posibilidad de embargar buques de propiedad estatal en virtud de sus disposiciones.

*Posibilidad de conflicto con el Convenio internacional relativo al embargo preventivo de buques destinados a la navegación marítima, de 1952*

229. La República Federal de Alemania (párr. 12) propone que se suprima la segunda frase de este párrafo ya que:

*a*) No concuerda con el Convenio relativo al embargo, de 1952, que no obliga al demandante a trasladar a otro tribunal competente una acción ejercida ante un tribunal que, por razón del embargo, sea también competente para decidir sobre el fondo; y

*b*) Ese traslado no es factible, dado que no existe un derecho procesal uniforme.

230. Francia (párr. 28) aun señalando el posible conflicto entre este párrafo y el Convenio relativo al embargo de 1952, declara que las disposiciones de este párrafo son supletorias y, por consiguiente, crean poco riesgo de conflicto.

*Otras propuestas*

231. Los Estados Unidos (párr. 46) proponen que, para prever el caso de que un buque sea embargado fuera de los confines de un puerto, la expresión "los tribunales de cualquier puerto" que aparece en la primera frase de este párrafo sea sustituida por la expresión "los tribunales de cualquier puerto ó lugar".

*Artículo 22. Arbitraje*

*Artículo en su conjunto*

*Observación general*

232. Qatar (párr. 31) señala que este artículo se refiere al arbitraje de controversias que puedan surgir en relación con un contrato de transporte.

*Supresión del artículo*

233. La RSS de Bielorrusia (párrs. 17 y 18), la URSS (párrs. 17 y 19) y la AIA (párrs. 50 y 52) proponen que se suprima este artículo por las razones siguientes:

*a*) El artículo da al demandante la facultad de escoger de manera arbitraria el lugar de arbitraje y la forma del procedimiento de arbitraje (es decir, *ad hoc* o institucional) (RSS de Bielorrusia, párr. 17; URSS, párr. 17);

*b*) El artículo desvaloriza la importancia del acuerdo de las partes sobre el lugar de arbitraje (AIA, párr. 51), y podría dar lugar a que se hiciera menos uso del arbitraje, que es un método barato y eficaz de resolver las controversias surgidas de contratos de transporte internacional (URSS, párr. 18; AIA, párr. 52).

*Mantenimiento del artículo*

234. Australia (párr. 19) y Francia (párrs. 25 y 26) apoyan el mantenimiento de este artículo por las mismas razones que el artículo 21[66].

*Párrafo 2*

235. Los Estados Unidos (párr. 48) proponen que las palabras "de buena fe" que aparecen al final de este párrafo se sustituyan por las palabras "sin conocimiento efectivo de la disposición de arbitraje", ya que el porteador solamente debería poder invocar la cláusula de arbitraje de la póliza de fletamento contra el tenedor del conocimiento de embarque si éste causa la existencia de esa cláusula en el momento de aceptar el conocimiento de embarque.

236. Los Estados Unidos (párr. 49) señalan también que, dado que la finalidad del artículo 22 es proteger al tenedor del conocimiento de embarque cualquiera que sea el porteador, deberían sustituirse las palabras "el porteador no podrá invocar la estipulación" que actualmente aparecen en ese párrafo por las palabras "esa estipulación no podrá ser invocada".

*Párrafo 3*

*Variante de la supresión: opciones en cuanto al lugar del arbitraje que solamente han de existir en ausencia de un acuerdo al respecto*

237. La RSS de Bielorrusia (párr. 18), la República Democrática Alemana (párr. 18) y la URSS (párr. 19) proponen que si ha de mantenerse este párrafo, las opciones dadas al demandante en cuanto al lugar para entablar el procedimiento de arbitraje solamente deberían existir en ausencia de un acuerdo sobre el lugar del arbitraje.

*Restricción de las opciones relativas al lugar del arbitraje*

238. La República Democrática Alemana (párr.19) propone que el número de opciones posibles en cuanto al lugar para entablar el procedimiento de arbitraje se reduzca suprimiendo el apartado ii) del inciso *a*) de este párrafo.

*Otras propuestas*

239. A fin de impedir que el demandante entable el procedimiento de arbitraje en lugares remotos de los grandes Estados, los Estados Unidos (párr. 51) proponen que el texto actual de los incisos *a*) y *b*) de este párrafo se sustituya por el texto de los incisos *a*), *b*) y *c*) del párrafo 1 del artículo 21.

*Propuesta de redacción* [67]

240. A fin de armonizar este párrafo con otras disposiciones, los Estados Unidos (párr. 50) proponen que la palabra "demandante" que aparece en la frase

---

[66] Véase el párrafo 220 del análisis de las observaciones sobre el artículo 21

[67] Para otra propuesta de redacción que afecta al inciso *b*) del párrafo 3, hecha por el Iraq (párr. 4) y el CICAA (párr. 5), véase el párrafo 224 *supra* relativo al análisis de las observaciones sobre el párrafo 1 del artículo 21.

inicial de este párrafo se sustituya por las palabras "demandante que haya sufrido pérdida o daño".

*Párrafo 6*

241. A fin de mostrar claramente que las disposiciones de los párrafos 4 y 5 del artículo 22 se aplican también a un acuerdo de arbitraje celebrado después de que haya surgido una reclamación en virtud de un contrato de transporte, la OCTI (párr. 38) propone que este párrafo sea el párrafo 4 del artículo, y que los actuales párrafos 4 y 5 pasen a ser párrafos 5 y 6.

## PARTE VI. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

### *Artículo 23. Estipulaciones contractuales*

*Párrafo 1*

*Propuesta de redacción*

242. El Iraq (párr. 5) y el CJCAA (párr. 6) sugieren que la redacción de la primera frase de este párrafo podría mejorarse si se suprimiesen las palabras introductorias "Toda estipulación del contrato de transporte o que figure en un contrato o en cualquier otro documento que acredite el contrato" reemplazándolas por las palabras "Toda estipulación que figure en el contrato de transporte, en un conocimiento de embarque o en cualquier otro documento que acredite el contrato".

*Párrafo 3*

243. El Iraq (párr. 6) y el CJCAA (párr. 7) señalan que este párrafo requiere especial consideración en la Conferencia sobre el transporte marítimo de mercancías.

*Párrafo 4*

244. Canadá (párr. 1 *e*)) aprueba la formulación de disposiciones para disuadir de la inclusión de cláusulas inválidas en el contrato de transporte.

### *Artículo 24. Avería gruesa*

*Observaciones generales*

245. Qatar (párr. 32) señala que este artículo tiene un alcance más amplio que la disposición correspondiente del párrafo 2 del artículo 5 del Convenio de Bruselas de 1924.

*Párrafo 2*

*Supresión del párrafo*

246. Canadá (párr. 2 *e*)) opina que este párrafo debería suprimirse, ya que parece reforzar la posición privilegiada del porteador sin ningún beneficio correspondiente para el cargador.

*Modificación o aclaración del párrafo: relación con los artículos 5, 6 y 20*

*Relación con el artículo 5*

247. Los Países Bajos (párrs. 13 y 14) señalan que:

*a*) En el párrafo no queda claro si el consignatario que afirma que el porteador es responsable del hecho que dio origen a la avería gruesa tiene derecho a negarse a hacer un depósito para garantizar el pago de su contribución a la avería gruesa (párr. 13);

*b*) El párrafo no debería alterar el sistema actual de estipular ajustes en relación con la avería gruesa, sino que debería limitarse a dejar en claro que las contribuciones pagadas por los propietarios de la carta deberán ser reembolsadas por el porteador que sea responsable en virtud del Convenio (párr. 14).

248. Los Estados Unidos (párrs. 52 a 55) formulan las siguientes observaciones:

*a*) Si bien en este párrafo se condiciona el derecho del porteador a resarcirse de las contribuciones a la exención, conforme al Convenio, de responsabilidad por pérdida o daño de las mercancías, no se condiciona ese derecho a la exención, conforme al Convenio, de responsabilidad por demora. Esa omisión puede dar lugar a problemas futuros (párr. 53);

*b*) Este párrafo no trata adecuadamente el caso, previsto en el párrafo 7 del artículo 5, en el que el porteador sólo sea responsable en parte, y el cargador, que también puede ser el consignatario, según la definición del párrafo 3 del artículo 1, también sea responsable (por ejemplo, de conformidad con los artículos 12 ó 13). Los Estados Unidos (párr. 55) proponen por consiguiente que se redacte como sigue la frase introductoria:

> "Con la excepción del artículo 20, las disposiciones del presente Convenio relativas a la responsabilidad del porteador o de un cargador por pérdida o daño de las mercancías . . ."

249. La CINM (párr. 70) observa que:

*a*) Si este párrafo simplemente trata del hecho, de que el artículo 5 no habla, de la responsabilidad por la contribución a la avería gruesa, sería más adecuado tratar esa cuestión en el artículo 5;

*b*) Si, no obstante, el párrafo produjese un cambio sustancial en la distribución del riesgo en la avería gruesa, sería de lamentar que el Convenio prejuzgara una cuestión tan importante que está incluida en el programa de trabajo del Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre reglamentación internacional del transporte marítimo.

*Relación con el artículo 6*

250. A fin de aclarar que las normas sobre los límites de la responsabilidad del artículo 6 del Convenio no se aplican respecto de las contribuciones a la avería gruesa, el Reino Unido (párr. 20) propone que se enmiende como sigue el comienzo del párrafo "Con la excepción de los artículos 6 y 20 . . . "

*Relación con el artículo 20*

251. Los Estados Unidos (párr. 54) señalan que la razón de haber excluido en este párrafo la aplicación del período de prescripción establecido en el artículo 20 del Convenio estriba presumiblemente en la intención de permitir que el propietario de la carga alegue la responsabilidad del porteador con arreglo al Convenio por pérdida o daño de las mercancías, como defensa contra la demanda del porteador por contribución a la

avería gruesa aun cuando el propietario de la carga no pueda entablar acción alguna respecto de la responsabilidad del porteador por haber expirado el plazo de prescripción.

*Artículo 25. Otros convenios*

*Artículo en su conjunto*

252. Qatar (párr. 33) observa que este artículo regula la relación entre la responsabilidad con arreglo al Convenio y la posible responsabilidad según otros convenios por pérdida o daño de las mercancías.

*Párrafo 1*

253. El Canadá (párr. 3 *c*)) propone que este párrafo no sobreimponga a los límites de responsabilidad establecidos en otros convenios internacionales o leyes nacionales sobre los límites de la responsabilidad de los armadores de buques destinados a la navegación marítima de modo que puedan disminuir la suma percibible por los cargadores según el presente Convenio.

*Párrafo 3*

254. La CINM (párr. 71) observa que este Convenio no debería aplicarse al equipaje de los pasajeros y que ello podría lograrse excluyendo el equipaje de los pasajeros de la definición de mercancías del párrafo 4 del artículo 1. Si el equipaje de los pasajeros quedase así excluido, este párrafo será innecesario[68].

## C. OBSERVACIONES Y PROPUESTAS SOBRE LOS PROYECTOS DE DISPOSICIONES RELATIVAS A LA APLICACIÓN, LAS RESERVAS Y OTRAS CLAUSULAS FINALES

*Proyecto de disposiciones en conjunto*

255. La República Democrática Alemana (párr. 20) se reserva el derecho de exponer su posición sobre estos proyectos de disposiciones en la Conferencia sobre el Transporte Marítimo de Mercancías.

*Artículo [ ]. Aplicación*

256. El Canadá (párr. 3 *e*)) afirma que la cláusula relativa a los Estados federales establecida en este artículo es satisfactoria.

*Artículo [ ]. Entrada en vigor*

*Observaciones generales*

257. Suecia (párr. 11) y el Reino Unido (párr. 21) señalan que este artículo debería disponer que el Convenio sólo entrará en vigor después de que un número considerable de Estados se hayan adherido a él. A menos que se establezca esta disposición, podría producirse un período de transición durante el cual los diferentes Estados podrían aplicar una de las tres series de normas internacionales (el Convenio de Bruselas de 1924, el mismo Convenio en su forma modificada por el Protocolo de Bruselas de 1968 y el presente Convenio) para regular el transporte marítimo de mercancías. Ese período de transición produciría confusiones.

*Variante A*

258. Checoslovaquia (párr. 6) propone que se adopte esta variante, que no usa como criterio para la entrada en vigor el tonelaje de las flotas mercantes de los Estados contratantes, ya que la entrada en vigor del Convenio concierne no solamente a los porteadores, sino también a los caragadores.

*Variante C*

259. El Chad (párr. 3) señala que esta variante parece ser la más apropiada, ya que es la más realista.

*Artículo [ ]. Transporte multimodal*

*Variante A*

260. El Chad (párr. 4) señala que esta variante parece la mejor adaptada a las condiciones actuales del transporte mundial.

261. Australia (párrs. 6 a 12) señala que se necesita una disposición como la de esta variante[69] porque el proyecto de convenio, en virtud del artículo 2, es aplicable solamente a los contratos de transporte de mercancías entre puertos. Como consecuencia de ello, el proyecto de convenio no se aplicará a la porción marítima de un contrato de transporte con arreglo al cual el lugar de origen o de destino del transporte no sea un puerto. Para obtener en esos casos la protección del proyecto de convenio, los cargadores se verán obligados a celebrar contratos separados de transporte marítimo para la porción marítima del transporte. Ahora bien, la celebración de estos contratos separados será inconveniente, y en algunos casos puede resultar imposible además[70].

262. Los Estados Unidos (párrs. 3 y 6), por otra parte, aunque señalan que el proyecto de convenio no es un convenio relativo al transporte multimodal desde puntos interiores hasta puntos interiores, declara que el proyecto de convenio no debe interpretarse en el sentido de que excluye de su ámbito la porción marítima de un contrato de transporte cuando el transporte comienza en un punto interior y termina en otro. Los Estados Unidos (párr.6), en consecuencia, proponen que se aclare el ámbito de aplicación del proyecto de convenio enmendando la definición de contrato de transporte que figura en el párrafo 5 del artículo 1 [71].

---

[68] Para la propuesta de la CINM de excluir el equipaje de los pasajeros de la definición de mercancías del párrafo 4 del artículo 1, véase el párrafo 26 *supra*, relativo al análisis de las observaciones sobre el párrafo 4 del artículo 1.

[69] El texto de la variante A fue propuesto por Australia en el noveno período de sesiones (12 de abril a 7 de mayo de 1976) de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional y también en las observaciones sobre el proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías presentadas por Australia al Secretario General (A/CONF.89/6).

[70] Para un análisis de estas obervaciones en cuanto se refieren a la definición del "contrato de transporte", véanse los párrafos 28 y 30 *supra*, relativos al análisis de las observaciones sobre el párrafo 5 del artículo 1.

[71] Para la enmienda propuesta por los Estados Unidos, véase el párrafo 29 *supra*, relativo al análisis de las observaciones sobre el párrafo 5 del artículo 1.

263. La OCTI (párrs. 3 a 6) no aprueba esta variante, por las razones siguientes:

*a*) El párrafo 1 de esta variante se basa en el artículo 31 del Convenio de Varsovia de 1929[72]. Ahora bien, las reglas contenidas en el artículo 31 han sido fuente de dificultades durante la preparación del proyecto de convención sobre el transporte internacional combinado de mercaderías (Convención TCM) [73].

*b*) Aunque la aplicabilidad del proyecto de convenio según el párrafo 1 de esta variante está restringida por el párrafo 3 de la misma, la restricción es insuficiente, ya que, pese a la restricción, el proyecto de convenio desplazará a las reglas del Convenio CIM en los casos en que éstas se aplican actualmente al transporte marítimo. Según el artículo 2 y el artículo 62 del Convenio CIM[74], este Convenio se aplica a los servicios de transporte marítimo que son complementarios de los servicios de ferrocarril, y debería mantenerse la útil armonización regional del derecho de transporte conseguida mediante esa aplicación.

*c*) No está claro si, en virtud del párrafo 3 de esta variante, la aplicación de esta variante queda solamente sustituida por la posterior entrada en vigor de auténticos convenios de transporte (que especifiquen el uso de un documento único de transporte, y se apliquen a una comunidad de porteadores) o también queda sustituida por los convenios que rijan solamente la relación jurídica entre los usuarios y los proveedores de transporte multimodal. Si el propósito es que la segunda forma de convenio sustituya a la aplicación de esta variante, puede no obtenerse ese resultado, ya que la segunda forma del Convenio seguramente no contendrá una "disposición que prevea la sustitución del presente Convenio" según lo requerido por el párrafo 3.

*d*) La variante no habla de la relación entre el proyecto de convenio y el transporte multimodal según las normas contenidas en documentos tales como los documentos de la Cámara de Comercio Internacional[75], la Federación Internacional de Asociaciones de Expedidores y Asimilados[76] y el BIMCO[77], que tratan del transporte combinado.

---

[72] El artículo 31 del Convenio de Varsovia de 1929 dice lo siguiente:

"1. En el caso de transportes combinados efectuados en parte por aire y en parte por cualquiera otro medio de transporte, las estipulaciones del presente Convenio no se aplicarán más que el transporte aéreo y siempre que éste se ajuste a las condiciones del artículo 1.

"2. Nada de lo estipulado en el presente Convenio impedirá que las partes, en el caso de transportes combinados, inserten en el documento de transporte aéreo condiciones relativas a otras clases de transportes, bajo condición de que se respeten las disposiciones del presente Convenio en lo que se refiere al transporte aéreo."

[73] El texto del proyecto de Convención TCM figura en el documento E/CONF.59/17, anexo I.

[74] El artículo 2 del Convenio CIM dice lo siguiente:

"1. Podrán inscribirse en la lista prevenida en el artículo 1, además de los Ferrocarriles, aquellas líneas regulares de automóviles o de navegación que completen recorridos por vía férrea y en las cuales se efectúen los transportes internacionales, en la inteligencia de que las referidas líneas, en la medida en que sirvan de enlace a dos Estados contratantes, por lo menos, no podrán inscribirse en la lista sino con el asentimiento común de los sobredichos Estados.

"2. Las empresas de que dependan las referidas líneas tendrán las mismas obligaciones que el presente Convenio impone a los Ferrocarriles y gozarán de iguales derechos que a éstos conceda, sin perjuicio de las excepciones que necesariamente resulten de las diferentes modalidades de transporte. Sin embargo, las reglas de responsabilidad establecidas por el presente Convenio no podrán ser objeto de excepción.

"3. Cualquier Estado que desee hacer insertar en la lista una de las líneas designadas en el inciso 1, deberá tomar las medidas necesarias para que las excepciones a que se alude en el inciso 2 se publiquen de igual manera que las tarifas.

"4. Para los transportes internacionales que afecten a la vez a Ferrocarriles y a servicios de transporte que no sean los definidos en el inciso 1, podrán establecer los Ferrocarriles, de común acuerdo con las empresas de transporte interesadas, disposiciones tarifadas que prevean la aplicación de un régimen jurídico distinto al del presente Convenio, con la finalidad de tener en cuenta las particularidades de cada modalidad de transporte. En este caso podrán establecer el empleo de un título de transporte diferente del previsto en el presente Convenio."

El artículo 62 del Convenio CIM dice lo siguiente:

"1. En los transportes por ferrocarril-mar que se efectuaren por líneas de que se hace mérito en el inciso 1 del artículo 2, cada Estado podrá, previo pedimento de que se consigne en la lista de líneas sujetas al Convenio la mención pertinente, añadir a las causas de exoneración previstas en el artículo 27 la totalidad de las enunciadas acto continuo.

"El porteador podrá invocar dichas causas únicamente si probare que la pérdida, avería o demora en la entrega se produjeron durante el recorrido marítimo desde la carga de la mercancía a bordo del buque hasta su descarga de éste.

"Tales causas de exoneración son las siguientes:

"*a*) Actos, negligencia o falta del capitán, marinero, piloto o de las personas empleadas por el porteador en la navegación o administración del buque,

"*b*) Innavegabilidad del buque, siempre que el porteador probare que dicha innavegabilidad no es imputable a falta de diligencia razonable por su parte para poner al buque en estado de navegabilidad o para armarlo, equiparlo y abastecerlo convenientemente, o para acondicionar y poner en buen estado todas las partes del buque en las cuales estuviere cargada la mercancía, de suerte que éstas sean aptas para recepción, conducción y preservación de la mercancía;

"*c*) Incendio, siempre y cuando el porteador probare que no fue causado por acto o por falta suya ni por acto o falta del capitán, marinero, piloto o de sus encargados;

"*d*) Peligros, riesgos o accidentes del mar o de otras aguas navegables;

"*e*) Salvamento o tentativa de salvamento de vidas o de bienes en el mar,

"*f*) Carga de la mercancía en el puente del buque, siempre y cuando hubiera sido cargada en el puente con el consenso del remitente prestado en la carta de porte y no estuviere sobre vagón.

"Las causas de exoneración precedentes no suprimirán ni disminuirán en nada las obligaciones generales del porteador, y especialmente su obligación de ejercer una diligencia razonable para poner el buque en estado de navegabilidad o para armarlo, equiparlo y abastecerlo convenientemente o para acondicionar y poner en buen estado todas las partes del buque en las cuales estuviere cargada la mercancía, por manera que éstas resulten aptas para la recepción, condición y preservación de la mercancía.

"Aun cuando el porteador alegare las causas de exoneración precedentes, con todo seguirá siendo responsable si el derechohabiente probare que la demora en la entrega, la pérdida o la avería fueron ocasionadas por una falta del porteador, del capitán, marinero, piloto o de sus encargados distinta de la prevista en la letra *a*).

"2. Cuando un mismo recorrido marítimo está servido por diversas empresas inscritas en la lista mencionada en el artículo 1, deberá ser el mismo para todas las empresas el régimen de responsabilidad aplicable a este recorrido. Además, cuando dichas empresas hayan sido inscritas en la lista a petición de varios Estados deberá ser objeto de acuerdo previo entre estos Estados la adopción de semejante régimen.

"3. Las medidas tomadas de conformidad con el presente artículo se comunicarán a la Oficina Central. Entrarán en vigor, lo más pronto, a la expiración de un plazo de 30 días a contar de la fecha de la carta en que la Oficina Central notifique estas medidas a los demás Estados.

"Las remesas que se hallen en ruta no serán afectadas por las expresadas medidas."

[75] CCI, Reglas Uniformes relativas al documento de transporte cambinado (publicación de la CCI, No. 298 de 1975).

[76] Condiciones uniformes que rigen el conocimiento de embarque para el transporte combinado de la Federación Internacional de las Asociaciones de Expedidores y Asimilados.

[77] Conocimiento de embarque para transporte combinado aprobado por la Conferencia Marítima Internacional y del Báltico.

*Variante B*

264. La OCTI (párr. 7) no aprueba esta variante por las mismas razones dadas para su desaprobación de la variante A (véase el párrafo 263 *supra*). En particular, señala que:

*a*) Esta variante presupone implícitamente que el proyecto de convenio se aplicará a la porción marítima de un transporte multimodal; y

*b*) Esta variante desplaza la aplicación del proyecto de convenio solamente a favor de un convenio de transporte multimodal celebrado bajo los auspicios de las Naciones Unidas o de uno de sus organismos especializados, y por tanto el proyecto de convenio prevalecerá sobre los convenios de transporte multimodal aprobados bajo los auspicios de otros organismos.

*Variante C*

265. La OCTI (párr. 8) no aprueba esta variante debido a una posible interpretación según la cual, dado que no impide la aplicación de un convenio de transporte multimodal celebrado bajo los auspicios de las Naciones Unidas o de uno de sus organismos especializados, impide, utilizando el argumento en sentido opuesto, la aplicación de otros convenios de transporte multimodal.

*Propuestas*

266. La CCI (párr. 10) propone que se establezca una disposición específica que excluya la aplicabilidad del proyecto de convenio al transporte multimodal.

267. Teniendo presentes sus observaciones señaladas anteriormente con respecto a las variantes A, B y C, la OCTI formula (párr. 9) las siguientes propuestas:

*a*) El proyecto de convenio no debería contener ninguna disposición relativa al transporte multimodal. Dado que el párrafo 5 del artículo 1 define el contrato de transporte como un contrato para transportar mercancías de un puerto a otro, y dado que el párrafo 1 del artículo 2 aplica el proyecto de convenio solamente a los contratos de transporte entre puertos, el resultado será que el proyecto de convenio no se aplicará al transporte multimodal;

*b*) Otra solución posible sería aprobar la variante C, pero modificando su redacción como sigue:

"Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de otro régimen jurídico a los contratos de transporte de mercancías por dos o más modos de transporte, incluso respecto de la parte del transporte realizada por vías marítimas."

## E. INFORME DE LA PRIMERA COMISION

### Documento A/CONF.89/10

[*Original: inglés*]
[*30 de marzo de 1978*]

INDICE


| | | Párrafos | Página |
|---|---|---|---|
| I. | INTRODUCCIÓN | 1-8 | 71 |
| | A. Presentación del informe | 1-3 | 71 |
| | B. Elección de los miembros de la Mesa de la Comisión | 4 | 71 |
| | C. Sesiones, organización de los trabajos y plan del informe | 5-8 | 71 |
| II | EXAMEN POR LA PRIMERA COMISIÓN DE LOS ARTÍCULOS DEL PROYECTO DE CONVENIO SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS | 9-271 | 71 |
| | Artículo 1 | 9-24 | 71 |
| | Artículo 2 | 25-33 | 74 |
| | Artículo 3 | 34-37 | 77 |
| | Artículo 4 | 38-44 | 77 |
| | Artículo 5 | 45-60 | 79 |
| | Artículo 6 | 61-79 | 84 |
| | Artículo 7 | 80-86 | 88 |
| | Artículo 8 | 87-96 | 88 |
| | Artículo 9 | 97-105 | 89 |
| | Artículo 10 | 106-115 | 91 |
| | Artículo 11 | 116-124 | 92 |
| | Artículo 12 | 125-129 | 94 |
| | Artículo 13 | 130-137 | 94 |
| | Artículo 14 | 138-144 | 96 |
| | Artículo 15 | 145-163 | 97 |
| | Artículo 16 | 164-172 | 100 |
| | Artículo 17 | 173-181 | 101 |
| | Artículo 18 | 182-188 | 103 |
| | Artículo 19 | 189-204 | 103 |
| | Artículo 20 | 205-211 | 106 |
| | Artículo 21 | 212-223 | 107 |
| | Artículo 22 | 224-234 | 110 |
| | Artículo 22 *bis* | 235-238 | 111 |
| | Artículo 23 | 239-246 | 112 |
| | Artículo 24 | 247-252 | 113 |
| | Artículo 25 | 253-259 | 113 |
| | Nuevo artículo 26 | 260-262 | 114 |
| | Consenso | 263-264 | 115 |
| | Nuevo artículo [ ] | 265-271 | 115 |
| III. | EXAMEN POR LA PRIMERA COMISIÓN DEL PROYECTO DE ARTÍCULO TITULADO "RESERVAS" QUE FIGURA EN EL PROYECTO DE ARTÍCULOS ACERCA DE LA APLICACIÓN, LAS RESERVAS Y OTRAS CLÁUSULAS FINALES | 272-281 | 117 |
| | *ANEXO* | | |
| | Documentos presentados a la Comisión con observaciones y notas explicativas y que no contienen propuestas o enmiendas | | 118 |

## I. Introducción

### A. Presentación del informe

1. En su resolución 31/100 de 15 de diciembre de 1976, la Asamblea General de las Naciones Unidas decidió que en 1978 se convocaría una conferencia internacional de plenipotenciarios en Nueva York, o en cualquier otro lugar adecuado para el cual el Secretario General recibiese una invitación, para que examinara la cuestión del transporte marítimo de mercancías e incorporara los resultados de su labor en un convenio internacional y en los demás instrumentos que estimase apropiados. El Secretario General aceptó una invitación del Gobierno de la República Federal de Alemania para que la conferencia se celebrase en Hamburgo y, en consecuencia, la conferencia se reunió en Hamburgo del 6 al 31 de marzo de 1978.

2. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías se abrió el 6 de marzo de 1978 en el Congress Centrum de Hamburgo. En su la sesión plenaria, celebrada el 6 de marzo de 1978, la Conferencia constituyó, de conformidad con el artículo 43 de su reglamento, dos comisiones principales: la 'Primera Comisión' y la 'Segunda Comisión'. Sin perjuicio de los cambios que pudiera proponer la Mesa de la Conferencia, esta última, en su la sesión plenaria, encomendó a la Primera Comisión el examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías preparado y aprobado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) (A/CONF.89/5) y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías (A/CONF.89/6).

3. El presente documento contiene el informe de la Primera Comisión a la Conferencia acerca del examen del proyecto de artículos que se le ha remitido y de otras propuestas que se le han presentado en el curso de sus deliberaciones.

### B. Elección de los miembros de la Mesa de la Comisión

4. En su 3a. sesión plenaria, celebrada el 7 de marzo de 1978, la Conferencia eligió por unanimidad al Sr. Chafik (Egipto) Presidente de la Primera Comisión. El 7 de marzo de 1978, en la la. sesión de la Comisión, el Sr. S. Suchorzewski (Polonia) fue elegido Vicepresidente y el Sr. M. Low (Canadá) Relator.

### C. Sesiones, organización de los trabajos y plan del informe

#### i) *Sesiones*

5. La Primera Comisión celebró 37 sesiones entre el 7 de marzo y el 29 de marzo de 1978.

#### ii) *Organización de los trabajos*

6. En su la. sesión, celebrada el 7 de marzo de 1978, la Primera Comisión aprobó el programa provisional que figura en el documento A/CONF.89/C.1/L.1. El procedimiento de trabajo adoptado por la Primera Comisión consistió principalmente en examinar artículo por artículo el proyecto que tenía ante sí y las enmiendas a ese proyecto de artículos propuestas por los representantes durante la Conferencia. Tras el examen inicial de un artículo y de las enmiendas por la Primera Comisión, y con sujeción a las decisiones que se tomaran sobre esas enmiendas, el artículo se remitía al Comité de Redacción.

#### iii) *Plan del informe*

7. En el presente informe se reseña la labor realizada por la Primera Comisión en relación con cada artículo que se le ha remitido, según el plan siguiente:

*a*) Texto del proyecto de artículo de la CNUDMI;

*b*) Textos de las enmiendas, cuando las haya, con una breve indicación del resultado de su examen;

*c*) Deliberaciones de la Primera Comisión, subdivididas de la siguiente manera:

i) Sesiones;

ii) Examen del artículo.

8. Anexos al presente informe se han añadido ocho documentos con observaciones y notas explicativas presentadas a la Comisión que no contienen también propuestas o enmiendas.

## II. Examen por la Primera Comisión de los artículos del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías

### *Artículo 1*

### A. Texto de la CNUDMI

9. El texto de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"*Artículo 1. Definiciones*

"En el presente Convenio:

"1. Por 'porteador' se entenderá toda persona que por sí o por conducto de otra que actúe en su nombre haya celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador.

"2. Por 'porteador' efectivo se entenderá toda persona a quien el porteador haya encomendado la realización del transporte de las mercancías, o de parte del transporte, así como cualquier otra persona a quien se haya encomendado esa realización.

"3. Por 'consignatario' se entenderá la persona autorizada para recibir las mercancías.

"4. El término 'mercancías' incluye los animales vivos; cuando las mercancías se agrupen en un contenedor, paleta u otra unidad de transporte similar, o cuando estén embaladas, el término 'mercancías' comprenderá esa unidad de transporte o embalaje si es proporcionada por el cargador.

"5. Por 'contrato de transporte' se entenderá aquel en virtud del cual el porteador, contra el pago de un flete, se compromete a transportar mercancías por mar de un puerto a otro.

"6. Por 'conocimiento de embarque' se entenderá un documento que haga prueba de un contrato de transporte y en el que conste que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado esas mercancías, y se compromete a entregarlas contra la presentación de ese documento. Constituirá tal compromiso la disposición, incluida en el documento, de que las mercancías se entregarán a la orden de una persona designada, o a la orden, o al portador.

"7. La expresión 'por escrito' incluye, entre otras cosas, el telegrama y el télex."

### B. Enmiendas

10. Presentaron enmiendas al artículo 1 Grecia, los Estados Unidos de América, Túnez, el Iraq, el Japón, Bulgaria, la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, la República Democrática Alemana, Australia, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Polonia y Austria.

11. Esas enmiendas eran las siguientes:

*Párrafo 1*

a) *Grecia (A/CONF.89/C.1/L.2)*

Modifíquese la definición de "porteador" del modo siguiente:

"Por 'porteador' se entenderá toda persona que, mediante un contrato de transporte, se comprometa a transportar mercancías por mar."

[Rechazada; véase el párrafo 13 *infra*.]

b) *Túnez (A/CONF.89/C.1/L.37)*

Sustitúyanse las palabras "por sí o por conducto de otra que actúe en su nombre" por las palabras "con autorización de la cual".

[Rechazada; véase el párrafo 13 *infra*.]

c) *Estados Unidos de América (A/CONF.89/C.1/L.51)*

Sustitúyanse las palabras "por conducto de otra que actúe en su nombre" por las palabras "por medio de otra que tenga su autorización".

[Rechazada; véase el párrafo 13 *infra*.]

*Párrafo 2*

a) *Grecia (A/CONF.89/C.1/L.2)*

Suprímanse las palabras "el porteador . . . , así como cualquier otra persona a quien se haya encomendado esa realización".

[Rechazada; véase el párrafo 14 *infra*.]

b) *Iraq (A/CONF.89/C.1/L.73)*

Intercálese la palabra "ulteriormente" entre la palabra "encomendado" y la palabra "esa".

[Remitida al Comité de Redacción; véase el párrafo 14 *infra*.]

*Párrafo 4*

a) *Grecia (A/CONF.89/C.1/L.2)*

Exclúyase el transporte de animales vivos del alcance de la definición.

[Rechazada; véase el párrafo 16 *infra*.]

b) *Japón (A/CONF.89/C.1/L.16), Bulgaria (A/CONF.89/C.1/L.54) y República Democrática Alemana (A/CONF.89/C.1/L.86)*

Suprímanse las palabras "o cuando estén embaladas" y las palabras "o embalaje".

[Rechazada; véase el párrafo 16 *infra*.]

c) *Túnez (A/CONF.89/C.1/L.37)*

El término "mercancías"no debería comprender el embalaje.

[Rechazada; véase el párrafo 16 *infra*.]

d) *Bulgaria (A/CONF.89/C.1/L.54)*

Insértese la palabra "*ou*" después de la palabra "*palette*" en la versión francesa.

[Rechazada; véase el párrafo 16 *infra*.]

e) *Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (A/CONF.89/C.1/L.75)*

Es necesario precisar que el porteador no es responsable del desgaste natural del embalaje.

[Retirada; véase el párrafo 16 *infra*.]

*Párrafo 5*

a) *Australia (A/CONF.89/C.1/L.31)*

Añádanse a continuación de las palabras "de un puerto a otro" las palabras "incluidos los contratos en que el transporte marítimo de mercancías es una obligación, pero sólo en la medida de tal obligación".

[Remitida a un grupo de trabajo *ad hoc*; véase el párrafo 17 *infra*.]

b) *Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.34)*

Adóptese la definición siguiente:

"Por 'contrato de transporte' se entiende el contrato en virtud del cual el porteador se compromete, contra el pago de un flete, a que se transporten las mercancías por mar de un puerto a otro, esté previsto o no en ese contrato el transporte de las mercancías por cualquier otro medio."

[Remitida a un grupo de trabajo *ad hoc*; véase el párrafo 17 *infra*.]

c) *Túnez (A/CONF.89/C.1/L.37)*

Adóptese la definición siguiente:

"Por 'contrato de transporte' se entiende el contrato en virtud del cual el porteador se compromete, contra el pago de un flete, a transportar mercancías por mar de un puerto a otro en las condiciones convenidas."

[Remitida al Comité de Redacción; véase el párrafo 17 *infra*.]

d) *Estados Unidos de América (A/CONF.89/C.1/L.51)*

Adóptese la definición siguiente:

"Por 'contrato de transporte' se entiende el contrato en virtud del cual el porteador se compromete, contra el

pago de un flete, a transportar mercancías por mar de conformidad con el artículo 2."

[Remitida a un grupo de trabajo *ad hoc*; véase el párrafo 17 *infra*.]

*Párrafo 6*

a) *Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.34)*

Sustitúyanse las palabras "que haga prueba de un contrato de transporte y en el que conste que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado esas mercancías, y se compromete a entregarlas" por las palabras "en virtud del cual el porteador se compromete a entregar las mercancías".

[Retirada; véase el párrafo 18 *infra*.]

b) *Estados Unidos de América (A/CONF.89/C.1/L.51)*

Redáctese el párrafo para que diga lo siguiente:

"Por 'conocimiento de embarque' se entiende un documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo de mercancías y acredita que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado esas mercancías, y en virtud del cual éste se compromete a entregarlas."

[Retirada; véase el párrafo 18 *infra*.]

*Párrafo 7*

*Polonia (A/CONF.89/C.1/L.55)*

Suprímase la palabra "telegrama".

[Rechazada; véase el párrafo 19 *infra*.]

*Propuestas relativas a la adición de párrafos*

a) *Túnez (A/CONF.89/C.1/L.37)*

Inclúyanse en el artículo la siguiente definición de "cargador":

"Por 'cargador' se entiende toda persona con autorización de la cual se haya celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador y para la cual se realice dicho transporte."

[Retirada a favor de la definición de "cargador" contenida en el documento A/CONF.89/C.1/L.96; véase el párrafo 20 *infra*.]

b) *Austria (A/CONF.89/C.1/L.53)*

Inclúyanse en el artículo la siguiente definición de "cargador":

"Por 'cargador' se entiende toda persona que por sí o por conducto de otra que actúa en su nombre ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador y para la cual se realiza dicho transporte."

[Retirada a favor de la definición de "cargador" contenida en el documento A/CONF.89/C.1/L.96; véase el párrafo 20 *infra*.]

c) *Austria (A/CONF.89/C.1/L.53)*

Inclúyanse en el artículo las siguientes definiciones de "puerto de carga" y "puerto de descarga":

"Por 'puerto de carga' se entiende todo puerto, zona portuaria o lugar en el que se cargue realmente el buque."

"Por 'puerto de descarga' se entiende todo puerto, zona portuaria o lugar en el que se descargue realmente el buque."

[Retirada a favor de la definición de "puerto" contenida en el documento A/CONF.89/C.1/L.77; véase el párrafo 22 *infra*.]

d) *Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.77)*

Inclúyanse en el artículo la siguiente definición de "puerto":

"La palabra 'puerto' comprende el lugar y las expresiones 'puerto de carga' y puerto de descarga comprende cualquier lugar distinto de un puerto en el que, con arreglo al contrato de transporte, puedan o deban cargarse las mercancías en un buque de altura o descargarse de él."

[Rechazada; véase el párrafo 22 *infra*.]

## C. Deliberaciones de la Primera Comisión

### i) *Sesiones*

12. La Primera Comisión examinó el artículo 1 en sus sesiones 1a. a 5a., 8a., 31a., 33a. y 34a., celebradas entre el 7 y el 28 de marzo de 1978.

### ii) *Examen*

*Párrafo 1*

13. En la 2a. sesión, la enmienda de Grecia (A/CONF.89/C.1/L.2) fue retirada, las enmiendas de los Estados Unidos de América (A/CONF.89/C.1/L.51) y Túnez (A/CONF.89/C.1/L.37) fueron rechazadas, y quedó aprobado el texto de la CNUDMI, con algunas modificaciones de forma en la versión española.

*Párrafo 2*

14. En la 2a. sesión, la enmienda del Iraq (A/CONF.89/C.1/L.73) fue remitida al Comité de Redacción. En la 3a. sesión fue rechazada la enmienda de Grecia (A/CONF.89/C.1/L.2) y quedó aprobado el texto de la CNUDMI, con algunas modificaciones de forma en la versión española.

*Párrafo 3*

15. En la 3a. sesión fue aprobado el texto de la CNUDMI, con una modificación de forma en la versión española.

*Párrafo 4*

16. En la 3a. sesión, la enmienda de Grecia (A/CONF.89/C.1/L.2) fue rechazada y la enmienda de la Unión Soviética (A/CONF.89/C.1/L.75) fue retirada, sin perjuicio de que pudiera ser examinada de nuevo cuando se considerase el párrafo 1 del artículo 5. En la 4a. sesión, fueron rechazadas las enmiendas del Japón (A/CONF.89/C.1/L.16), Bulgaria (A/CONF.89/C.1/L.57) y la República Democrática Alemana (A/CONF.89/C.1/L.86), y quedó aprobado el texto de la CNUDMI, con modificaciones de forma en la versión española.

*Párrafo 5*

17. En la 4a. sesión, la enmienda de Túnez (A/CONF.89/C.1/L.37) fue remitida al Comité de Redacción. Las enmiendas de Australia (A/CONF.89/C.1/L.31), el Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.34) y los Estados Unidos de América (A/CONF.89/C.1/L.51) fueron remitidas a un Grupo de Trabajo *ad hoc*, integrado por los representantes de esos tres Estados, para que formulase una enmienda conjunta en la que se definiese el "contrato de transporte". En la 7a. reunión, el Grupo de Trabajo *ad hoc* fue ampliado y quedó integrado por los representantes de Australia, el Brasil, Bulgaria, el Canadá, los Estados Unidos de América, Finlandia, Grecia, México, Nigeria, el Pakistán, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Sierra Leona y Singapur. El Grupo de Trabajo *ad hoc* ampliado presentó el texto siguiente (véase A/CONF.89/C.1/L.121):

"Por 'contrato de transporte marítimo' se entiende todo contrato en virtud del cual el porteador se compromete, contra el pago de un flete, a transportar mercancías por mar de un puerto a otro; no obstante, el contrato que comprenda transporte marítimo y también transporte por cualquier otro medio se considerará contrato de transporte a los efectos del presente Convenio sólo por lo que respecta al transporte marítimo."

La Comisión aprobó este texto por 40 votos contra 14 y 3 abstenciones.

*Párrafo 6*

18. En la 4a. sesión, las enmiendas del Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.34) y de los Estados Unidos de América (A/CONF.89/C.1/L.51) fueron retiradas, y se aprobó el texto de la CNUDMI, con algunas modificaciones de forma en la versión española.

*Párrafo 7*

19. En la 4a. sesión se rechazó la enmienda de Polonia (A/CONF.89/C.1/L.55) y se aprobó el texto de la CNUDMI, con algunas modificaciones de forma en la versión española.

*Nuevos párrafos propuestos*

*Propuesta relativa a la definición de "cargador"*

20. En la 2a. sesión, la Comisión decidió, por 28 votos contra 27 y 4 abstenciones, incluir una definición de "cargador" en el artículo 1, y constituyó un Grupo de Trabajo *ad hoc*, integrado por los representantes de Austria, los Estados Unidos de América, Francia, la India, la República Unida de Tanzanía, la Unión Soviética y Venezuela, para que formulase una definición adecuada. El Grupo de Trabajo *ad hoc* presentó la siguiente definición (A/CONF.89/C.1/L.96):

"Por 'cargador' se entiende toda persona que actúe en su nombre ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador."

En la 5a. sesión, se retiraron las enmiendas de Túnez (A/CONF.89/C.1/L.37) y Austria (A/CONF.89/C.1/L.53) en favor de esta propuesta. Después de examinar la definición presentada por el Grupo de Trabajo *ad hoc*, la Comisión constituyó, en la sesión, un Grupo de Trabajo *ad hoc* ampliado integrado por los representantes de Austria, los Estados Unidos de América, Finlandia, Francia, la India, México, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, la República Democrática Alemana, Sierra Leona, Tanzania y la Unión Soviética, para seguir examinando la posibilidad de llegar a una definición de "cargador" y presentar una definición revisada.

21. El Grupo de Trabajo *ad hoc* no pudo llegar a un acuerdo sobre una definición pero presentó a la Primera Comisión la siguiente definición (A/CONF.89/C.1/L.173), que había utilizado como base de su examen:

"Por "cargador" se entiende toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador, así como toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre entrega efectivamente las mercancías al porteador en cumplimento del contrato de transporte."

22. En la 33a. sesión, la Comisión no adoptó la definición que precede y estableció un nuevo Grupo de Trabajo *ad hoc* formado por los representantes de Francia, la India y Sierra Leona, encargándole que formulara otra definición.

23. En la 34a. sesión, la Comisión, por 36 votos contra 10 y 12 abstenciones, adoptó la definición presentada por este Grupo de Trabajo *ad hoc* (A/CONF.89/C.1/L.212) con una enmienda oral del Reino Unido. La definición aprobada era la siguiente:

"Por 'cargador' se entiende toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador, o toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta entrega efectivamente las mercancías al porteador en relación con el contrato de transporte marítimo."

*Propuesta relativa a la definición de "puerto"*

24. En la 5a. sesión, las enmiendas de Austria (A/CONF.89/C.1/L.53) fueron retiradas en favor de la enmienda del Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.77), la decisión sobre esta última fue aplazada hasta que la Comisión examinase el párrafo 1 del artículo 4 y en la 9a. sesión la Comisión la rechazó.

### *Artículo 2*

### A. Texto de la CNUDMI

25. El texto de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"*Artículo 2. Ambito de aplicación*

"1. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todos los contratos de transporte entre puertos situados en dos Estados, siempre que:

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

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

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

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

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

"2. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán independientemente de la nacionalidad del buque, el porteador, el porteador efectivo, el cargador, el consignatario o cualquiera otra persona interesada.

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

"4. Si en un contrato se prevé el transporte de mercancías en embarques sucesivos durante un plazo convenido, las disposiciones del presente Convenio regirán cada uno de esos embarques. Sin embargo, cuando un embarque se efectúe con arreglo a un contrato de fletamento, se aplicarán las disposiciones del párrafo 3 del presente artículo."

## B. Enmiendas

26. Presentaron enmiendas al artículo 2 el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Túnez, los Estados Unidos de América, Polonia, la República Democrática Alemana, el Perú, el Japón y Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia.

27. Esas enmiendas eran las siguientes:

*Párrafo 1*

a) *Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.35)*

Suprímanse los incisos *b*) y *c*).

[Retirada; véase el párrafo 29 *infra*.]

b) *Túnez (A/CONF.89/C.1/L.38)*

Unanse los incisos *a*) y *b*) por la conjunción "y", en vez de la conjunción "o".

[Retirada; véase el párrafo 29 *infra*.]

c) *Estados Unidos de América (A/CONF.89/C.1/L.52)*

Modifíquese el párrafo del modo siguiente:

"Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todos los contratos de transporte marítimo de mercancías entre puertos situados en dos Estados diferentes, siempre que:

"*a*) El puerto de carga o el puerto de descarga previstos en el contrato de transporte estén situados en un Estado Contratante; o

"*b*) El puerto de carga esté situado en un Estado Contratante; o

"*c*) El puerto de descarga esté situado en un Estado Contratante; o

"*d*) Uno de los puertos facultativos de descarga previstos en el contrato de transporte sea el puerto efectivo de descarga y dicho puerto esté situado en un Estado Contratante; o

"*e*) El conocimiento de embarque u otro documento que acredite el contrato de transporte esté expedido en un Estado Contratante; o

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

[Rechazada; véase el párrafo 29 *infra*.]

*Párrafo 3*

a) *Polonia (A/CONF.89/C.1/L.56)*

Después de las palabras "contratos de fletamento", añádanse las palabras "que no sean contratos de transporte".

[Retirada; véase el párrafo 31 *infra*.]

b) *República Democrática Alemana (A/CONF.89/C.1/L.87)*

Sustitúyase el texto actual de este párrafo por el siguiente:

"Las disposiciones del presente Convenio no serán aplicables a las pólizas de fletamento por tiempo determinado."

[Rechazada; véase el párrafo 31 *infra*.]

c) *Perú (A/CONF.89/C.1/L.103)*

Sustitúyase el párrafo por el texto siguiente:

"Las disposiciones del presente Convenio no serán aplicables a los contratos de transporte de mercancías contenidos en una póliza de fletamento. Sin embargo, cuando se extienda un conocimiento de embarque en cumplimiento de un contrato contenido en una póliza de fletamento, las disposiciones del Convenio se aplicarán a ese conocimiento de embarque si éste regula la relación entre el porteador y el titular del conocimiento que no sea el fletador."

[Remitida al Comité de Redacción; véase el párrafo 31 *infra*.]

*Párrafo 4*

a) *Japón (A/CONF.89/C.1/L.17)*

Sustitúyase el texto actual por el siguiente:

"No se aplicarán las disposiciones del presente

Convenio a las expediciones efectuadas en virtud de un contrato de cantidad, un contrato de volumen, un contrato marco u otro contrato análogo. No obstante, cuando se extienda un conocimiento de embarque de conformidad con uno de esos contratos, se aplicarán las disposiciones del Convenio a dicho conocimiento de embarque, en el caso de que regule la relación entre el porteador y el tenedor del conocimiento de embarque que no sea parte en tal contrato."

[Rechazada; véase el párrafo 32 *infra*.]

b) *Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.35)*

Sustitúyase el texto actual por el siguiente:

"Si en un contrato se prevé el transporte de mercancías en expediciones sucesivas durante un período convenido, las disposiciones del presente Convenio no se aplicarán a ese contrato, pero se aplicarán, con sujeción al párrafo 3, a las expediciones efectuadas en cumplimiento del mismo."

[Retirada; véase el párrafo 32 *infra*.]

c) *República Democrática Alemana (A/CONF.89/C.1/L.87)*

Suprímase la última frase de este párrafo.

[Retirada; véase el párrafo 32 *infra*.]

*Propuestas relativas a la adición de párrafos*

*a) Japón (A/CONF.89/C.1/L.17)*

Agréguese el párrafo siguiente:

"No se aplicará el presente Convenio a los casos en que no se extienda un conocimiento de embarque y el cargador y el porteador convengan expresamente en que no se aplique el Convenio al contrato de transporte celebrado por ellos."

[Rechazada; véase el párrafo 33 *infra*.]

b) *Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia (A/CONF.89/C.1/L.32)*

Agréguese el párrafo siguiente:

"Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán también cuando las mercancías sean transportadas por vías de navegación interior en una gabarra que, durante el transporte marítimo, sea transportada a bordo de un buque de altura."

[Rechazada; véase el párrafo 33 *infra*.]

c) *Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.35)*

Agréguese el párrafo siguiente:

"El presente Convenio no se aplicará al contrato de transporte si:

"*a*) No está en los usos del comercio emitir un conocimiento de embarque respecto de las mercancías que han de transportarse con arreglo a dicho contrato; y

"*b*) No se emite ningún conocimiento de embarque respecto de las mercancías; y

"*c*) Las partes han pactado expresamente que el Convenio no se aplicará al contrato de transporte; y

"i) El pacto se halla registrado específicamente en el documento que hace prueba del contrato; y

"ii) El pacto así registrado está firmado por el cargador, que, además, ha puesto su firma en el documento en conjunto."

[Retirada; véase el párrafo 33 *infra*.]

## C. Deliberaciones de la Primera Comisión

### i) *Sesiones*

28. La Primera Comisión examinó el artículo 2 en sus sesiones 5a., 6a. y 8a., celebradas el 10 y el 13 de marzo de 1978.

### ii) *Examen*

*Párrafo 1*

29. En la 5a. sesión fue retirada la enmienda de Túnez (A/CONF.89/C.1/L.38). En la 6a. sesión fue retirada la enmienda del Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.35), y la de los Estados Unidos de América (A/CONF.89/C.1/L.52) fue rechazada por 34 votos contra 26. En la 8a. sesión, un Grupo de Trabajo *ad hoc*, integrado por los representantes de Australia, el Brasil, Bulgaria, el Canadá, los Estados Unidos de América, Finlandia, Grecia, México, Nigeria, el Pakistán, el Reino Unido, Sierra Leona y Singapur, presentó el texto siguiente para la cláusula inicial de este párrafo (véase A/CONF.89/C.1/L.121):

"Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todos los contratos de transporte marítimo entre dos Estados diferentes, siempre que: ".

Ese texto fue aprobado por la Comisión.

*Párrafo 2*

30. En la 6a. sesión quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

*Párrafo 3*

31. En la 6a. sesión fue retirada la enmienda de Polonia (A/CONF.89/C.1/L.56), y la del Perú (A/CONF.89/C.1/L.103) fue remitida al Comité de Redacción. La enmienda de la República Democrática Alemana (A/CONF.89/C.1/L.87) fue rechazada y quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

*Párrafo 4*

32. En la 6a. sesión fueron retiradas las enmiendas del Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.35) y de la República Democrática Alemana (A/CONF.89/C.1/L.87). La enmienda del Japón (A/CONF.89/C.1/L.17) quedó rechazada, y se aprobó el texto de la CNUDMI.

*Propuestas relativas a la adición de párrafos*

33. En la 6a. sesión fue rechazada la enmienda del Japón (A/CONF.89/C.1/L.17), y la del Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.35) fue retirada y por 38 votos contra ninguno se aplazó la decisión sobre la enmienda de Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia (A/CONF.89/C.1/L.32) hasta que se hubiese tomado una decisión sobre la enmienda del Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.77) relativa a la inclusión de la definición de "puerto" en el artículo 1. En la 9a. sesión fue rechazada la enmienda de Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia.

### *Artículo 3*

#### A. Texto de la CNUDMI

34. El texto de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"*Artículo 3. Interpretación del Convenio*

"En la interpretación y aplicación de las disposiciones del presente Convenio se tendrán en cuenta su carácter internacional y la necesidad de promover la uniformidad."

#### B. Enmiendas

35. El Reino Unido presentó una enmienda encaminada a que se suprimiera este artículo.

#### C. Deliberaciones de la Primera Comisión

i) *Sesiones*

36. La Comisión examinó el artículo 3 en su 7a. sesión, celebrada el 13 de marzo de 1978.

ii) *Examen*

37. En la 7a. sesión fue rechazada la propuesta del Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.36) y quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

### *Artículo 4*

#### A. Texto de la CNUDMI

38. El texto de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"*Artículo 4. Período de responsabilidad*

"1. La responsabilidad del porteador por las mercancías con arreglo a lo dispuesto en el presente Convenio comprenderá el período durante el cual las mercancías estén a cargo del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga.

"2. A los efectos del párrafo 1 del presente artículo, se entenderá que las mercancías están bajo la custodia del porteador desde el momento en que éste las haya recibido hasta el momento en que las haya entregado:

"*a*) Poniéndolas en poder del consignatario; o

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

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

"3. La mención del porteador o el consignatario en los párrafos 1 y 2 del presente artículo comprende también a los empleados o los agentes del porteador o del consignatario, respectivamente."

#### B. Enmiendas

39. Presentaron enmiendas al artículo 4 Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia, Túnez, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, la República Democrática Alemana, Grecia los Estados Unidos de América y Uganda.

40. Esas enmiendas eran las siguientes:

*Párrafo 1*

a) *Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia (A/CONF.89/C.1/L.33)*

Redáctese este párrafo como sigue:

"La responsabilidad del porteador por las mercancías en virtud del presente Convenio se extiende al período durante el cual las mercancías están bajo la custodia del porteador con arreglo al contrato de transporte."

[Rechazada; véase el párrafo 44 *infra*.]

b) *Túnez (A/CONF.89/C.1/L.39)*

Modifíquese este párrafo por la razón siguiente:

"En previsión del desarrollo del transporte combinado, convendría modificar el párrafo 1 de modo que el Convenio fuese aplicable desde el momento en que el porteador toma a su cargo las mercancías hasta que las entrega."

[Rechazada; véase el párrafo 44 *infra*.]

c) *Túnez (A/CONF.89/C.1/L.40)*

Modifíquese este párrafo para que diga:

"La responsabilidad del porteador por las mercancías con arreglo al presente Convenio se extiende al período durante el cual las mercancías están bajo la custodia del porteador, desde que las toma a su cargo hasta que procede a su entrega en las condiciones acordadas."

[Rechazada; véase el párrafo 44 *infra*.].

d) *Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.76)*

Modifíquese este párrafo para que diga:

"El porteador será responsable por las mercancías transportadas por mar en cumplimiento de los contratos de transporte a los que se aplica el presente Convenio mientras las tenga bajo su custodia en el puerto de carga, durante el transporte entre el puerto de carga y el puerto de descarga y en el puerto de descarga, pero no en otro lugar."

[Rechazada; véase el párrafo 44 *infra*.]

e) *República Democrática Alemana (A/CONF.89/C.1/L.88)*

Suprímanse las palabras "en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga".

[Rechazada; véase el párrafo 44 *infra*.]

*Párrafo 2*

a) *Grecia (A/CONF.89/C.1/L.3)*

En la cláusula inicial del párrafo, sustitúyanse las palabras "haya recibido" por las palabras "haya tomado las mercancías bajo su custodia dentro de la zona portuaria".

[Rechazada; véase el párrafo 44 *infra*.]

b) *Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia (A/CONF.89/C.1/L.33)*

Modifíquese este párrafo para que diga:

"A los efectos del párrafo 1 de este artículo, se considerará que las mercancías están bajo la custodia del porteador:

"*a*) Desde el momento en que éste las haya recibido de:

i) El cargador o de la persona que actúe en su nombre en un lugar de conformidad con el contrato, o las leyes, o los usos del comercio de que se trate aplicables en el puerto de carga; o

ii) Una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de carga, hayan de entregarse las mercancías al ser expedidas; y

"*b*) Hasta el momento en que las haya entregado:

i) Poniéndolas en poder del consignatario; o

ii) En los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del porteador, poniéndolas a disposición del consignatario de conformidad con el contrato, o las leyes, o los usos del comercio de que se trate aplicables en el puerto de descarga; o

iii) Poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías."

[Rechazada; véase el párrafo 44 *infra*.]

c) *Estados Unidos de América (A/CONF.89/C.1/L.57)*

Modifíquese este párrafo para que diga:

"A los efectos del párrafo 1 del presente artículo, se entenderá que las mercancías están bajo la custodia del porteador desde el momento en que éste las haya recibido del cargador o de un transportador por tierra o aire o aguas internas en el puerto de carga o hayan sido traídas al puerto de carga del porteador hasta el momento en que las haya entregado:

"...

"*d*) Las mercancías serán trasladadas desde el puerto de descarga por el porteador cuando vaya a entregarlas al consignatario."

[Retirada; véase el párrafo 42 *infra*.]

d) *Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.76)*

Modifíquese este párrafo para que diga:

"A los efectos del párrafo 1 de este artículo, el porteador dejará de tener las mercancías bajo su custodia:

"*a*) Cuando las ponga en poder del consignatario en el puerto de descarga; o

"*b*) En los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del porteador, cuando las ponga a disposición del consignatario de conformidad con el contrato, o la ley, o los usos del ramo de que se trate aplicables en el puerto de descarga; o

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

[Rechazada; véase el párrafo 44 *infra*.]

e) *Uganda (A/CONF.89/C.1/L.107)*

Refúndanse los incisos *b*) y *c*) de este párrafo como sigue:

"En los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del porteador en un plazo razonable después de la notificación, poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según el contrato, los usos del comercio de que se trate, las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías."

[Remitida al Comité de Redacción; véase el párrafo 44 *infra*.]

## C. Deliberaciones de la Primera Comisión

### i) *Sesiones*

41. La Primera Comisión examinó el artículo 4 en sus sesiones 7a. a 9a. celebradas los días 13 y 14 de marzo de 1978.

### ii) *Examen*

42. En la 7a. sesión, la enmienda presentada por los Estados Unidos de América (A/CONF.89/C.1/L.57) fue retirada y las enmiendas de Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia (A/CONF.89/C.1/L.33), de Túnez (A/CONF.89/C.1/L.39 y L.40, del Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.76), de Grecia (A/CONF.89/C.1/L.3) y de Uganda (A/CONF.89/C.1/L.107) fueron remitidas a un Grupo de Trabajo *ad hoc* integrado por los representantes de Australia, el Brasil, Bulgaria, el Canadá, los Estados Unidos de América, Finlandia, Grecia, México, Nigeria, el Pakistán, el Reino Unido, Sierra Leona y Singapur. Este Grupo de Trabajo presentó el texto siguiente para el artículo 4 (A/CONF.89/C.1/L.121/Add.1):

"1. La responsabilidad del porteador por las mercancías en virtud del presente Convenio se extiende al período durante el cual las mercancías están bajo la custodia del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga.

"2. A los efectos del párrafo 1 de este artículo, se considerará que las mercancías están bajo la custodia del porteador:

"*a*) Desde el momento en que éste las haya recibido de:

i) El cargador o de la persona que actúe en su nombre de conformidad con el contrato, o las leyes, o los usos del comercio de que se trate aplicables en el puerto de carga; o

ii) Una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de carga, hayan de entregarse las mercancías al ser expedidas; y

"*b*) Hasta el momento en que las haya entregado:

i) Poniéndolas en poder del consignatario; o

ii) En los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del porteador, poniéndolas a disposición del consignatario de conformidad con el contrato, o las leyes, o los usos del comercio de que se trate aplicables en el puerto de descarga; o

iii) Poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías.

"3. En los párrafos 1 y 2 de este artículo, los términos 'porteador' o 'consignatario' designan también a los empleados o agentes del porteador o del consignatario, respectivamente."

43. La Comisión examinó ese texto en las sesiones 8a. y 9a. y, en la 8a. sesión, los Estados Unidos de América presentaron una enmienda verbal a dicho texto encaminada a suprimir, en el apartado i) del inciso *a*) del párrafo 2, las palabras "de conformidad con el contrato, o las leyes, o los usos del comercio de que se trate, aplicables en el puerto de carga;".

44. La Comisión:

*a*) Aprobó el párrafo 1 del texto presentado por el Grupo de Trabajo *ad hoc*, que era idéntico al texto del párrafo 1 del artículo 4 de la CNUDMI, y rechazó las enmiendas de Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia (A/CONF.89/C.1/L.33), de Túnez (A/CONF.89/C.1/L.39 y A/CONF.89/C.1/L.40) y del Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.76). La enmienda de la República Democrática Alemana (A/CONF.89/C.1/L.88) fue rechazada por 41 votos contra 7 y 9 abstenciones;

*b*) Por 48 votos contra 2 y 9 abstenciones, aprobó el párrafo 2 del texto presentado por el Grupo de Trabajo *ad hoc*, sin perjuicio de la ya mencionada enmienda verbal de los Estados Unidos de América, y rechazó las enmiendas presentadas por Grecia (A/CONF.89/C.1/L.3) y Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia (A/CONF.89/C.1/L.33); la enmienda de Uganda (A/CONF.89/C.1/L.107) fue remitida al Comité de Redacción; y

*c*) Aprobó el párrafo 3 del texto presentado por el Grupo de Trabajo, que era idéntico al texto del párrafo 3 del artículo 4 de la CNUDMI.

### *Artículo 5*

#### A. Texto de la CNUDMI

45. El texto de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"*Artículo 5. Fundamentos de la responsabilidad*

"1. El porteador será responsable de los perjuicios que resulten de la pérdida o el daño de las mercancías o de la demora en la entrega, si el hecho que causó la pérdida, el daño o la demora se produjo cuando las mercancías estaban a su cargo conforme al artículo 4, a menos que el porteador pruebe que él, sus empleados y sus agentes adoptaron todas las medidas razonablemente necesarias para evitar el hecho y sus consecuencias.

"2. Se considera que hay demora en la entrega cuando las mercancías no hayan sido entregadas en el puerto de descarga previsto en el contrato de transporte dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, habida cuenta de las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un porteador diligente.

"3. El titular de una acción por pérdida de las mercancías podrá considerarlas perdidas cuando no hayan sido entregadas según establece el artículo 4 dentro de los 60 días siguientes a la expiración del plazo de entrega previsto en el párrafo 2 del presente artículo.

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

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

"6. Salvo por avería gruesa, el porteador no responderá de la pérdida, daños o demora en la entrega que sean resultado de medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas o de medidas razonables para el salvamento de mercancías en el mar.

"7. Cuando la culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes concurra con otra causa en la pérdida, daños o demora en la entrega de las mercancías, el porteador sólo será responsable por la parte de la pérdida, daños o demora en la entrega atribuible a dicha culpa o negligencia, pero deberá demostrar el importe de la pérdida, daños o demora en la entrega no atribuible a ellas."

#### B. Enmiendas

46. Presentaron enmiendas al artículo 5 Grecia, los Estados Unidos de América, Polonia, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Bélgica, Grecia, Irlanda, Italia, Liberia, los Países Bajos, Polonia, Portugal, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, la República Federal de Alemania y Suiza, la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, el Perú, Mauricio, la Argentina, Turquía, Argelia, el Japón, la India, Checoslovaquia, Austria, Uganda, Turquía, Bulgaria, los Países Bajos, Yugoslavia, Bélgica, Irlanda, Italia, Liberia, los Países Bajos, Polonia, Portugal, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, la República Federal de Alemania y Suiza, Singapur y los Estados Unidos de América.

47. Esas enmiendas eran las siguientes:

*Párrafo 1*

a) *Grecia (A/CONF.89/C.1/L.4)*

Modifíquese este párrafo mediante la adición del párrafo siguiente:

"Se considerá que el porteador, sus empleados y sus agentes adoptaron todas las medidas mencionadas, si el porteador demuestra que el daño, la pérdida o la demora fueron causados por: *a*) hechos de guerra, motines o perturbaciones civiles; *b*) actos de autoridades públicas o embargo judicial; *c*) restricción de cuarentena; *d*) acto u omisión del cargador, sus agentes, representantes o empleados; *e*) huelgas, lock-outs u otras restricciones o paros de trabajo; *f*) insuficiencia de embalaje o de marcas; o *g*) vicios propios u ocultos o naturaleza de las mercancías, con la condición de que el porteador seguirá siendo responsable si la persona interesada en las mercancías demuestra que el daño, la pérdida o la demora se produjeron por culpa del porteador, sus empleados o agentes."

[Retirada; véase el párrafo 52 *infra*.]

b) *Estados Unidos de América (A/CONF.89/C.1/L.58/Corr.1)*

Suprímanse las palabras "o de la demora en la entrega" y las palabras "o la demora", añadiendo la conjunción "o" entre "pérdida" y "el daño" y agréguese la siguiente frase:

"Dentro de los casos por los que haya de pagarse indemnización estará incluido el deterioro material de la carga debido a la demora en la entrega."

[Retirada; véase el párrafo 52 *infra*.]

c) *Polonia (A/CONF.89/C.1/L.60)*

Suprímanse las palabras "los perjuicios que resulten de"

[Retirada; véase el párrafo 52 *infra*.]

d) *Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.78)*

Sustitúyase el texto actual por el siguiente:

"Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 4, el porteador será responsable de la pérdida o el daño de las mercancías u ocurridos en relación con éstas (denominados 'pérdida' en el presente Convenio), a menos que pruebe que la pérdida no se debió a culpa o negligencia de su parte ni de parte de sus empleados o agentes."

[Retirada; véase el párrafo 52 *infra*.]

e) *Bélgica, Grecia, Irlanda, Italia, Liberia, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Federal de Alemania y Suiza (A/CONF.89/C.1/L.112)*

A continuación de las palabras "conforme al artículo 4", sustitúyase la frase por el texto siguiente: "a menos que pruebe que la pérdida, el daño [o la demora] no provinieron de la falta o negligencia de su parte, de sus empleados o de sus agentes".

[Retirada; véase el párrafo 52 *infra*.]

f) *Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.115)*

Modifíquese el párrafo para que comience del modo siguiente:

"El porteador será responsable de la pérdida ocurrida en relación con las mercancías si el hecho que causó la pérdida se produjo cuando las mercancías estaban a su cargo conforme al artículo 4."

[Retirada; véase el párrafo 52 *infra*.]

g) *Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (A/CONF.89/C.1/L.117)*

Modifíquese este párrafo para que diga lo siguiente:

"El porteador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o del daño de las mercancías, así como de la demora en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o la demora se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia, conforme a lo dispuesto en el artículo 4, a menos que pruebe que el hecho y sus circunstancias no pueden atribuirse a culpa o negligencia de su parte ni de sus empleados o agentes."

[Retirada; véase el párrafo 52 *infra*.]

h) *Perú (A/CONF.89/C.1/L.120)*

Sustitúyanse las palabras "todas las medidas razonablemente necesarias" por "la debida diligencia".

[Retirada; véase el párrafo 52 *infra*.]

i) *Mauricio (A/CONF.89/C.1/L.122)*

1. Modifíquese el comienzo del párrafo para que diga lo siguiente:

"El porteador será responsable de los perjuicios que resulten de la pérdida o el daño de las mercancías u ocurridos en relación con éstas. . . "

2. Modifíquese el final del párrafo para que diga lo siguiente:

" . . . a menos que el porteador pruebe que la pérdida o el daño de las mercancías u ocurridos en relación con éstas son consecuencia de un hecho que no se le puede imputar."

[Retirada; véase el párrafo 52 *infra*.]

j) *Argentina (A/CONF.89/C.1/L.123)*

Añádanse las siguientes palabras al texto actual de este párrafo o el texto de este párrafo sugerido en la enmienda contenida en el documento A/CONF.89/C.1/L.112 (véase el inciso *e*) *supra*)

"A menos que el reclamante pruebe lo contrario, se considerará que se ha probado la exoneración, si el transportador acredita que el daño se produjo por una causal que no es consecuencia de un hecho u omisión suya ni de sus dependientes o ni de sus agentes."

[Retirada; véase el párrafo 52 *infra*.]

k) *Turquía (A/CONF.89/C.1/L.129)*

Modifíquese el texto actual para que diga lo siguiente:

"El porteador será responsable de la pérdida o el daño de las mercancías, así como de la demora en la entrega, si el hecho que los ha causado se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en el sentido del artículo 4 y si no puede probar que él, sus empleados o agentes actuaron con la debida diligencia para evitar el hecho y sus consecuencias."

[Retirada; véase el párrafo 52 *infra*.]

*Párrafo 2*

a) *Estados Unidos de América (A/CONF.89/C.1/L.58)*

Modifíquese este párrafo para que diga lo siguiente:

"Se considerará que hay demora en la entrega por la que responderá el porteador cuando las mercancías no hayan sido entregadas en el puerto de descarga previsto en el contrato de transporte para una fecha definida fijada por escrito en el anverso del conocimiento de embarque, si lo hubiere, o mencionada en forma específica y destacada en el contrato de transporte. Al comprometerse a entregar las mercancías para una fecha determinada, el porteador asumirá todos los riesgos de la demora más allá de la fecha fijada, a menos que el porteador pruebe que él, sus empleados y agentes tomaron todas las medidas que podían razonablemente requerirse para evitar la demora en la entrega."

[Retirada; véase el párrafo 53 *infra*.]

b) *Polonia (A/CONF.89/C.1/L.60)*

Modifíquese el párrafo a fin de excluir de la definición de "demora" el tiempo empleado por el buque para las operaciones de carga y descarga durante el viaje marítimo previsto.

[Retirada; véase el párrafo 53 *infra*.]

c) *Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.78)*

Suprímase el párrafo.

[Retirada; véase el párrafo 53 *infra*.]

d) *Argelia (A/CONF.89/C.1/L.124)*

Añádanse al párrafo las siguientes palabras:

"Sin embargo, el porteador no será responsable cuando la demora en la entrega se deba a situaciones portuarias especiales, independientes de la voluntad del porteador."

[Retirada; véase el párrafo 53 *infra*.]

*Párrafo 3*

a) *Japón (A/CONF.89/C.1/L.18)*

Añádase al párrafo la frase siguiente:

"Cuando dicho titular haya considerado perdidas las mercancías, prestará al porteador la asistencia razonablemente necesaria para liquidar o vender las mercancías a precios o en condiciones razonables."

[Retirada; véase el párrafo 54 *infra*.]

b) *Estados Unidos de América (A/CONF.89/C.1/L.58)*

Añádanse al final del párrafo las palabras siguientes:

" . . . a condición de que la persona que tenga derecho a indemnización por los perjuicios manifieste por escrito su elección dentro de los [ . . . ] días siguientes a la expiración de ese plazo y entregue al porteador el conocimiento de embarque original, si lo hubiere, debidamente endosado."

[Retirada; véase el párrafo 54 *infra*.]

c) *Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.78)*

Sustitúyase el texto actual del párrafo por lo siguiente:

"El consignatario podrá considerar perdidas las mercancías y presentar, en consecuencia, una demanda respecto de esa pérdida con arreglo al párrafo 1 de este artículo, cuando haya transcurrido un período de 60 días después del plazo expresamente acordado para la entrega de las mercancías o, si no se ha acordado tal plazo, cuando haya transcurrido un período de 60 días después de un plazo razonable de entrega."

[Retirada; véase el párrafo 54 *infra*.]

*Variante del párrafo 3*

*Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.78)*

Agréguese la siguiente variante del párrafo 3 en caso de que se rechace la propuesta de suprimir el párrafo 2 del artículo 5 (véase el inciso *c*) *supra*:

"Cuando haya demora en la entrega de las mercancías a tenor del párrafo 2 de este artículo, el consignatario podrá considerarlas perdidas y presentar, en consecuencia, una demanda respecto de esa pérdida con arreglo al párrafo 1 de este artículo, cuando haya transcurrido un período de 60 días a partir de la fecha en que se produjo esa demora en la entrega."

[Retirada; véase el párrafo 55 *infra*.]

*Párrafo 4*

a) *Estados Unidos de América (A/CONF.89/C.1/L.58)*

Modifíquese el párrafo de la manera siguiente:

"El porteador no responderá en caso de incendio, a menos que el demandante pruebe que el incendio fue causado o se propagó por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes."

[Retirada; véase el párrafo 56 *infra*.]

b) *India (A/CONF.89/C.1/L.61)*

Modifíquese el párrafo para que diga:

"En caso de incendio el porteador será responsable de la pérdida o el daño de las mercancías, a menos que pruebe que el incendio no se produjo por culpa o negligencia de él, sus empleados o agentes."

[Retirada; véase el párrafo 56 *infra*.]

c) *Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.78)*

Modifíquese el párrafo de la manera siguiente:

"El porteador será responsable en caso de incendio si el demandante prueba que el incendio se produjo por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes."

[Retirada; véase el párrafo 56 *infra*.]

d) *Checoslovaquia (A/CONF.89/C.1/L.84)*

Suprímase el párrafo.

[Retirada; véase el párrafo 56 *infra*.]

e) *Austria (A/CONF.89/C.1/L.97)*

Suprímase el párrafo.

[Retirada; véase el párrafo 56 *infra*.]

f) *Uganda (A/CONF.89/C.1/L.108)*

Modifíquese el párrafo de la manera siguiente:

"El porteador será responsable en caso de incendio, a menos que pruebe que éste no provino de culpa suya, ni de sus empleados o agentes."

[Retirada; véase el párrafo 56 *infra*.]

g) *Mauricio (A/CONF.89/C.1/L.122)*

Se propone una de las dos soluciones siguientes: o bien se conserva el texto actual; o bien se suprime el párrafo.

[Retirada; véase el párrafo 56 *infra*.]

h) *Turquía (A/CONF.89/C.1/L.129)*

Sustitúyase el párrafo por el texto siguiente:

"El porteador será responsable en caso de incendio si no puede probar que el incendio no provino de culpa o negligencia de su parte y de parte de sus empleados o agentes."

[Retirada; véase el párrafo 56 *infra*.]

*Párrafo 5*

a) *Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (A/CONF.89/C.1/L.117)*

En la segunda frase, suprímanse las palabras "y que, habida cuenta de las circunstancias de hecho, la pérdida, el daño o la demora en la entrega podría atribuirse a tales riesgos", y sustitúyanse más adelante las palabras "que éstos fueron" por las palabras "que tales riesgos especiales han sido".

[Rechazada; véase el párrafo 57 *infra*.]

b) *Mauricio (A/CONF.89/C.1/L.122)*

Modifíquese el texto de la manera siguiente:

"El porteador no será responsable de la pérdida, el daño o la demora resultantes de los riesgos especiales inherentes al transporte de ciertas mercancías, incluidos los animales vivos, o de cualquier vicio inherente de las mercancías transportadas. Cuando el porteador pruebe que ha cumplido las instrucciones especiales que con respecto a las mercancías le dio el cargador y que. . . [el resto como en el texto actual]."

[Retirada; véase el párrafo 57 *infra*.]

*Párrafo 6*

a) *Bulgaria (A/CONF.89/C.1/L.48)*

Suprímanse las palabras "de medidas razonables para el salvamento".

[Retirada; véase el párrafo 58 *infra*.]

b) *Estados Unidos de América (A/CONF.89/C.1/L.58)*

Añádase la introducción siguiente:

"Además de las razones que puedan considerarse suficientes en virtud del párrafo 1. . . "

[Retirada; véase el párrafo 58 *infra*.]

c) *Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (A/CONF.89/C.1/L.117)*

Suprímase la palabra "razonables" al final del párrafo.

[Rechazada; véase el párrafo 58 *infra*.]

d) *Mauricio (A/CONF.89/C.1/L.122)*

Modifíquese el texto de la manera siguiente:

"El porteador no será responsable cuando la pérdida, el daño o la demora en la entrega hayan provenido de medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas o de mercancías en el mar."

[Retirada; véase el párrafo 58 *infra*.]

*Párrafo 7*

a) *Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.78)*

Sustitúyase el párrafo por el texto siguiente:

"Cuando la culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes concurra con otra causa para ocasionar la pérdida, el porteador no será responsable de la parte de dicha pérdida respecto de la cual pruebe que es atribuible a esa otra causa."

[Retirada; véase el párrafo 59 *infra*.]

b) *Argentina (A/CONF.89/C.1/L.123)*

Sustitúyanse las palabras "pero deberá demostrar el importe de la pérdida, daños o demora en la entrega no atribuible a ella" por las palabras "determinando el tribunal la proporción correspondiente a las distintas causales."

[Rechazada; véase el párrafo 59 *infra*.]

*Propuestas relativas a la adición de párrafos*

a) *Estados Unidos de América (A/CONF.89/C.1/L.58/Corr.1)*

Añádase al artículo el párrafo siguiente:

"Dentro de los perjuicios que resulten de la demora estarán comprendidos:

"*a*) Los daños sufridos por el demandante en razón de la pérdida del uso de la propia carga demorada;

"*b*) Los daños debidos a una baja en el mercado del puerto de destino si el demandante prueba que el porteador sabía o, debería haber sabido que el precio del mercado sería probablemente más bajo en el momento en que fueron entregadas las mercancías demoradas que en el momento en que deberían haber sido entregadas; y

"*c*) Los daños debidos a la pérdida de utilidades o a las responsabilidades consiguientes que incidan en ellas y los daños consiguientes a la pérdida del uso de la propia carga demorada si el demandante prueba que el porteador sabía o debería haber sabido el uso al que estaban destinadas las mercancías y la probabilidad de que se produjeran pérdidas como consecuencia de la demora."

[Retirada; véase el párrafo 60 *infra*.]

b) *Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.78)*

Agréguese el siguiente párrafo a continuación del párrafo 1:

"El porteador no será responsable de pérdida alguna con arreglo a este artículo si prueba que la pérdida provino de la acción, culpa o negligencia de sus empleados o agentes en la navegación del buque, sin que les sea imputable, a él o a ellos, ninguna otra negligencia o culpa."

[Retirada; véase el párrafo 60 *infra*.]

c) *Países Bajos (A/CONF.89/C.1/L.95)*

Añádase el párrafo siguiente:

"Cuando, en virtud del párrafo 1 del presente artículo, un porteador deba responder del pago de indemnización respecto de las pérdidas o el daño de las mercancías, esa indemnización se determinará por referencia al valor de tales mercancías en el lugar y

tiempo en que se descarguen del buque, conforme a lo dispuesto en el contrato, o debieran haberse descargado. El valor de las mercancías se determinará con arreglo a su cotización en bolsa o, en su defecto, con arreglo al precio corriente en el mercado o, en defecto de ambos, por referencia al valor corriente de mercancías de la misma naturaleza y calidad."

[Aprobada; véase el párrafo 60 *infra*.]

d) *Yugoslavia (A/CONF.89/C.1/L.110)*

Agréguese el texto siguiente como nuevo párrafo 3:

"El porteador no será responsable de las pérdidas que se produzcan como consecuencia de la demora."

[Retirada; véase el párrafo 60 *infra*.]

e) *Bélgica, Irlanda, Italia, Liberia, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Federal de Alemania y Suiza (A/CONF.89/C.1/L.113)*

A continuación del párrafo 1 añádase el siguiente párrafo:

"El porteador no será responsable de la pérdida, el daño [o la demora] si prueba que la pérdida, el daño [o la demora] provino de la acción, culpa o negligencia de sus empleados o agentes en la navegación del buque."

[Retirada; véase el párrafo 60 *infra*.]

f) *Bulgaria (A/CONF.89/C.1/L.116)*

Añádase a continuación del párrafo 4 el párrafo siguiente:

"No obstante lo dispuesto en el párrafo 1, el porteador no será responsable de los perjuicios que se originen con ocasión o como resultado de un acto, negligencia o error de navegación del capitán, de otros miembros de la tripulación o del piloto, pero le incumbirá la carga de la prueba de esos hechos."

[Retirada; véase el párrafo 60 *infra*.]

g) *Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (A/CONF.89/C.1/L.118)*

Añádase a este artículo el párrafo siguiente:

"El porteador no responderá de la pérdida o el daño de las mercancías ni de la demora en su entrega si prueba que provinieron de una acción u omisión del capitán, de otros miembros de la tripulación o del piloto en la navegación del buque."

[Retirada; véase el párrafo 60 *infra*.]

h) *Estados Unidos de América y Singapur (A/CONF.89/C.1/L.126)*

Agréguese a este artículo el párrafo siguiente:

"8. En este artículo, los términos 'empleados y agentes del porteador' comprenden también todas las personas a cuyos servicios recurre el porteador para la ejecución del transporte durante el período de responsabilidad establecido en el artículo 4."

[Rechazada; véase el párrafo 60 *infra*.]

i) *Yugoslavia (A/CONF.89/C.1/L.160)*

Agréguese el párrafo siguiente a continuación del párrafo 2:

"El porteador no será responsable de los perjuicios que se produzcan como consecuencia de la pérdida o el daño de las mercancías o de la demora en su entrega."

[Retirada; véase el párrafo 60 *infra*.]

## C. Deliberaciones de la Primera Comisión

### i) *Sesiones*

48. La Primera Comisión examinó el artículo 5 en sus sesiones 9a., 10a. y 13a., celebradas el 14 y el 15 de marzo de 1978, y en sus sesiones 34a. y 35a., celebradas el 28 de marzo de 1978.

### ii) *Examen*

49. En las sesiones 9a. y 10a., la Primera Comisión examinó, sobre la base de las cuestiones formuladas por su Presidente (véanse A/CONF.89/L.132 y 9a. sesión, párr. 41), los principios que se desprenden de este artículo, así como la relación entre esos principios y los que se desprenden del artículo 6, de la variante del artículo 6 y del artículo 8. En la 13a. sesión la Comisión decidió aplazar el examen de este artículo hasta que los representantes hubiesen celebrado consultas oficiosas y estableció un Grupo Consultivo, formado por los representantes de la Argentina, Checoslovaquia, Ecuador, los Estados Unidos de América, Filipinas, Ghana, la India, México, Noruega, los Países Bajos, Polonia, el Reino Unido, Uganda y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, y presidido por el Presidente de la Primera Comisión, para ayudar a éste a formular una solución de transacción para las cuestiones conexas derivadas de los artículos 5 y 6, de la variante del artículo 6 y del artículo 8.

50. En la 34a. sesión el Presidente presentó el siguiente texto de los párrafos 1 a 4 del artículo 5, para que la Comisión lo examinara, junto con los textos de los párrafos 1 y 3 del artículo 6, los párrafos 1 y 2 del artículo 8 y los párrafos 1 a 4 de un nuevo artículo 26 (A/CONF.89/C.1/L.211):

"*Artículo 5. Fundamento de la responsabilidad*

"1. El porteador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en el sentido del artículo 4, a menos que pruebe que él, sus empleados y agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

"2. Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas en el puerto de descarga previsto en el contrato de transporte dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un porteador diligente.

"3. El titular de una acción por pérdida de las mercancías podrá considerarlas perdidas cuando no hayan sido entregadas conforme a lo dispuesto en el artículo 4 dentro de los 60 días siguientes a la expiración del plazo de entrega determinado con arreglo al párrafo 2 de este artículo.

"4. *a*) El porteador será responsable:

i) De la pérdida o el daño de las mercancías, o del retraso en la entrega, causados por incendio, si el demandante prueba que el incendio se produjo por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes;

ii) De la pérdida, el daño o el retraso en la entrega respecto de los cuales el demandante pruebe que han sobrevenido por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes en la adopción de todas las medidas que razonablemente podían exigirse para apagar el incendio y evitar o mitigar sus consecuencias.

"b) En caso de incendio a bordo que afecte a las mercancías, se realizará, si el reclamante o el porteador lo desean, una investigación de la causa y las circunstancias del incendio de conformidad con las prácticas del transporte marítimo y se proporcionará un ejemplar del informe sobre la investigación al porteador o al reclamante que lo solicite."

51. En la 34a. sesión la Comisión aprobó los párrafos 1 a 4 de este texto por 64 votos contra 3 y 9 abstenciones.

*Párrafo 1*

52. En la 34a. sesión fueron retiradas las enmiendas de Grecia (A/CONF.89/C.1/L.4), Estados Unidos de América (A/CONF.89/C.1/L.58/Corr.1), Polonia (A/CONF.89/C.1/L.60), Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.78 y L.115), Bélgica, Grecia, Irlanda, Italia, Liberia, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Federal de Alemania y Suiza (A/CONF.89/C.1/L.112), Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (A/CONF.89/C.1/L.117), Perú (A/CONF.89/C.1/L.120), Mauricio (A/CONF.89/C.1/L.122), Argentina (A/CONF.89/C.1/L.123) y Turquía (A/CONF.89/C.1/L.129), y quedó aprobado el párrafo 1 del texto presentado por el Presidente.

*Párrafo 2*

53. En la 34a. sesión fueron retiradas las enmiendas de los Estados Unidos de América (A/CONF.89/C.1/L.58), Polonia (A/CONF.89/C.1/L.60), Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.78) y Argelia (A/CONF.89/C.1/L.124) y quedó aprobado el párrafo 2 del texto presentado por el Presidente.

*Párrafo 3*

54. En la 34a. sesión fueron retiradas las enmiendas del Japón (A/CONF.89/C.1/L.18), Estados Unidos de América (A/CONF.89/C.1/L.58) y Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.78) y quedó aprobado el párrafo 3 del texto presentado por el Presidente.

*Variante del párrafo 3*

55. En la 34a. sesión fue retirada la enmienda del Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.78).

*Párrafo 4*

56. En la 34a. sesión fueron retiradas las enmiendas de los Estados Unidos de América (A/CONF.89/C.1/L.58), la India (A/CONF.89/C.1/L.61), Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.78), Checoslovaquia (A/CONF.89/C.1/L.84), Austria (A/CONF.89/C.1/L.97), Uganda (A/CONF.89/C.1/L.108), Mauricio (A/CONF.89/C.1/L.122) y Turquía (A/CONF.89/C.1/L.129) y quedó aprobado el párrafo 4 del texto presentado por el Presidente.

*Párrafo 5*

57. En la 34a. sesión fue rechazada la enmienda de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (A/CONF.89/C.1/L.117), fue retirada la enmienda de Mauricio (A/CONF.89/C.1/L.122) y quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

*Párrafo 6*

58. En la 34a. sesión fueron retiradas las enmiendas de Bulgaria (A/CONF.89/C.1/L.48), Estados Unidos de América (A/CONF.89/C.1/L.58) y Mauricio (A/CONF.89/C.1/L.122), fue rechazada la enmienda de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (A/CONF.89/C.1/L.117) por 32 votos contra 11 y 21 abstenciones y quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

*Párrafo 7*

59. En la 35a. sesión fue retirada la enmienda del Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.78), fue rechazada la enmienda de la Argentina (A/CONF.89/C.1/L.123) por 35 votos contra 14 y 9 abstenciones y quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

*Propuestas relativas a la adición de párrafos*

60. En la 35a. sesión fueron retiradas las enmiendas de los Estados Unidos de América (A/CONF.89/C.1/L.58 Corr.1), Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.78), Yugoslavia (A/CONF.89/C.1/L.110 y L.160), Bélgica, Irlanda, Italia, Liberia, Países Bajos, Polonia, Portugal, República Federal de Alemania, Reino Unido y Suiza (A/CONF.89/C.1/L.113), Bulgaria (A/CONF.89/C.1/L.116) y Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (A/CONF.89/C.1/L.118). Fue rechazada la enmienda de los Estados Unidos de América y Singapur (A/CONF.89/C.1/L.126). La enmienda de los Países Bajos (A/CONF.89/C.1/L.95) fue aprobada como nuevo párrafo 8 del artículo 5.

### *Artículo 6*

### A. Texto de la CNUDMI

61. El texto de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"*Artículo 6. Límites de la responsabilidad*

"1. *a*) La responsabilidad del porteador por la pérdida o el daño de las mercancías, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma equivalente a [ . . . ] unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada o a [ . . . ] unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor;

"*b*) La responsabilidad del porteador por la demora en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el

artículo 5, no excederá del [ . . . ] del flete [que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido la demora] [que deba pagarse en virtud del contrato de transporte];

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

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

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

"*b*) En los casos en que el propio dispositivo se haya perdido o dañado, dicho dispositivo, cuando no sea propiedad del porteador o no haya sido suministrado por éste, será considerado una unidad independiente de carga transportada.

"3. Por unidad de cuenta se entenderá . . .

"4. Mediante acuerdo entre el porteador y el cargador, se podrán fijar límites de responsabilidad superiores a los previstos en el párrafo 1."

## B. Enmiendas

62. Presentaron enmiendas al artículo 6 Grecia, los Estados Unidos de América, el Reino Unido, Checoslovaquia, Mauricio, Dinamarca, los Estados Unidos de América, Finlandia, India, Noruega y Suecia, Alemania, República Federal de, Dinamarca, Estados Unidos de América, Finlandia, Noruega, los Países Bajos y Suecia y Argelia.

63. Esas enmiendas eran las siguientes:

*Artículo en su totalidad*

a) *Grecia (A/CONF.89/C.1/L.5)*

Adóptese este artículo y no la variante del artículo 6 para determinar los límites de la responsabilidad.

[Retirada; véase el párrafo 68 *infra*.]

*Párrafo 1*

a) *Estados Unidos (A/CONF.89/C.1/L.72)*

Redáctese el inciso *b*) de este párrafo como sigue:

"La responsabilidad del porteador por los perjuicios resultantes de la demora en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, no excederá del [la unidad que se aplique] multiplicado por el número de días de demora [una limitación basada en un número fijo de unidades, que podría ser una cláusula relativa a la demora máxima o estar relacionada con el costo del flete]."

[Retirada; véase el párrafo 69 *infra*.]

b) *Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.78)*

Suprímanse los incisos *b*) y *c*) de este párrafo.

[Retirada; véase el párrafo 69 *infra*.]

c) *Checoslovaquia (A/CONF.89/C.1/L.85)*

Si se aceptara el texto del artículo 6 para determinar los límites de la responsabilidad, el límite de la responsabilidad por demora debería expresarse en el inciso *b*) de este párrafo como un múltiplo del flete.

[Retirada; véase el párrafo 69 *infra*.]

d) *Mauricio (A/CONF.89/C.1/L.127)*

Insértense las palabras "o en relación con éstas" después de la palabra "mercancías", al comienzo del párrafo.

[Retirada; véase el párrafo 69 *infra*.]

*Párrafo 2*

*Dinamarca, Estados Unidos de América, Finlandia, India, Noruega y Suecia (A/CONF.89/C.1/L.138)*

Modifíquese de la siguiente manera la primera frase del inciso *a*):

"*a*) Cuando se utilicen para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo, todo bulto o unidad de carga transportada que, según el conocimiento de embarque, si se extiende, o según cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte, estén contenidos en ese elemento de transporte, se considerarán como un bulto o una unidad de carga transportada."

[Aprobada; véase el párrafo 70 *infra*.]

*Párrafo 3*

a) *Grecia (A/CONF.89/C.1/L.5)*

Debería estudiarse la conveniencia de añadir una disposición para determinar el momento de la conversión de la unidad de cuenta adoptada en el convenio en moneda nacional.

[Retirada; véase el párrafo 71 *infra*.]

b) *Alemania, República Federal de, Dinamarca, Estados Unidos de América, Finlandia, Noruega, Países Bajos y Suecia (A/CONF.89/C.1/L.114)*

Adóptese el siguiente texto:

"1. La unidad de cuenta a que se hace referencia en el artículo 6 es el Derecho Especial de Giro tal como éste ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cuantías a que se hace referencia en el artículo 6 se convertirán en la moneda nacional de un Estado de acuerdo con el valor oficial de esa moneda en la fecha del fallo o en la fecha convenida por las partes. Con respecto al Derecho Especial de Giro, el valor de la moneda nacional de un Estado Parte que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará por el método de evaluación efectivamente aplicado en la fecha en que se trate por el Fondo Monetario Internacional a sus operaciones y transacciones. Con respecto al Derecho Especial de Giro, el valor de la moneda nacional de un Estado Parte que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará del modo que determine dicho Estado Parte.

"2. No obstante, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya

ley no permita aplicar las disposiciones del párrafo 1, podrán, en el momento de la firma [sin reserva en cuanto a ratificación, a aceptación o aprobación,], en el momento de la ratificación [,la aceptación, la aprobación] o la adhesión, o en cualquier momento posterior, declarar que los límites de responsabilidad estipulados en el presente Convenio aplicables a los territorios de aquéllos se fijarán como:

[. . . unidades monetarias por bulto u otra unidad de carga transportada o . . . unidades monetarias por kilogramo de peso bruto de las mercancías]*.

"3. La unidad monetaria a que se hace referencia en el párrafo 2 corresponde a sesenta y cinco miligramos y medio de oro de novecientas milésimas. La conversión a la moneda nacional de las cuantías a que se hace referencia en el párrafo 2 se efectuará de acuerdo con la legislación del Estado interesado.

"4. El cálculo a que se hace referencia en la última frase del párrafo 1 y la conversión mencionada en el párrafo 3 se efectuarán de modo que, en la medida de lo posible, expresen en la moneda nacional del Estado Parte las cuantías a que se hace referencia en el artículo 6 dándoles el mismo valor real que en dicho artículo se expresa en unidades de cuenta. Los Estados Partes informararán al depositario de cuál fue el método de cálculo seguido de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1, o bien el resultado de la conversión establecida en el párrafo 3, según sea el caso, en el momento en que se produzca la firma [sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación,] o al depositar el instrumento a que hace referencia el Artículo --, y cuando se registre un cambio en el método de cálculo o en las características de la conversión.

"*Este párrafo figura entre corchetes porque algunos países no apoyan una limitación por bulto u otra unidad de carga transportada."

[Retirada; véase el párrafo 71 *infra*.]

*Párrafo 4*

a) *Argelia (A/CONF.89/C.1/L.125)*

Añádanse al final del párrafo las palabras "sin que ello tenga como consecuencia un aumento de los fletes".

[Retirada; véase el párrafo 72 *infra*.]

b) Mauricio (A/*CONF.89/C.1/L.127)*

Redáctese el párrafo 4 como sigue:

"No obstante, si el valor de las mercancías ha sido declarado en el conocimiento de embarque antes de la expedición y ha sido aceptado en cuanto tal por el porteador como base de su responsabilidad, el alcance de la responsabilidad del porteador vendrá determinado por ese valor. Esa declaración constituirá una presunción, salvo prueba en contrario, y no obligará al porteador, que podrá impugnarla."

[Retirada; véase el párrafo 72 *infra*.]

c) *Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (A/CONF.89/C.1/L.203)*

Añádase, al final del párrafo, la frase siguiente:

"La mención, en el conocimiento de embarque, del valor de las mercancías declarado por el cargador constituirá indicación de los límites pactados respecto de la responsabilidad del cargador por la pérdida o el daño de las mercancías en la medida en que la declaración del cargador represente el valor efectivo de éstas."

[Retirada; véase el párrafo 72 *infra*.]

### C. Deliberaciones de la Primera Comisión

#### i) *Sesiones*

64. La Primera Comisión examinó el artículo 6 en su 13a. sesión, celebrada el 16 de marzo de 1978, y en sus sesiones 34a. y 35a. celebradas el 28 de marzo de 1978.

#### ii) *Examen*

65. En su 13a. sesión, la Comisión examinó, tomando como base las cuestiones formuladas por su Presidente (véanse *infra* (A/CONF.89/C.1/L.132 y 9a. sesión, párr. 41), los principios derivados de este artículo y la relación entre esos principios y los que se desprenden del artículo 5, de la variante del artículo 6 y del artículo 8. En la misma sesión, la Comisión decidió aplazar el examen de este artículo en espera de que se celebrasen consultas oficiosas entre los representantes de la Argentina, Checoslovaquia, el Ecuador, los Estados Unidos de América, Filipinas, Ghana, la India, México, Noruega, los Países Bajos, Polonia, el Reino Unido, Uganda y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, para que ayudasen al Presidente de la Primera Comisión a formular una solución de transacción para las cuestiones conexas derivadas de los artículos 5 y 6, variante del artículo 6 y artículo 8.

66. En la 34a. sesión, el Presidente sometió a examen el siguiente texto de los párrafos 1 y 3 del artículo 6, junto con los textos de los párrafos 1 a 4 del artículo 5, párrafos 1 y 2 del artículo 8 y párrafos 1 a 4 del nuevo artículo 26 (A/CONF.89/C.1/L.211):

"*Artículo 6. Limitación de la responsabilidad*

"1. *a*) La responsabilidad del porteador por la pérdida o el daño de las mercancías, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma equivalente a 835 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada o a 2,5 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor;

"*b*) La responsabilidad del porteador por el retraso en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media el flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total del flete total que deba pagarse en virtud del contrato de transporte marítimo de mercancías;

"*c*) En ningún caso la responsabilidad acumulada del porteador por los conceptos enunciados en los incisos *a*) y *b*) de este párrafo excederá del límite determinado en virtud del inciso *a*) por la pérdida total de las mercancías respecto de las cuales se haya incurrido en esa responsabilidad.

"3. Por unidad de cuenta se entiende la unidad de cuenta mencionada en el artículo 26."

67. En la 34a. sesión, la Comisión aprobó los párrafos 1 y 3 de este texto presentado por el Presidente por 64 votos contra 3 y 9 abstenciones.

*Artículo en su totalidad*

68. En la 34a. sesión fue retirada la enmienda de Grecia (A/CONF.89/C.1/L.5).

*Párrafo 1*

69. En la 34a. sesión fueron retiradas las enmiendas de los Estados Unidos (A/CONF.89/C.1/L.72), el Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.78), Checoslovaquia (A/CONF.89/C.1/L.85) y Mauricio (A/CONF.89/C.1/L.127), y fue aprobado el párrafo 1 del texto presentado por el Presidente.

*Párrafo 2*

70. En la 35a. sesión fue aprobada la enmienda de Dinamarca, los Estados Unidos de América, Finlandia, India, Noruega y Suecia (A/CONF.89/C.1/L.138), y fue aprobado también el texto de la CNUDMI con esta enmienda.

*Párrafo 3*

71. En la 34a. sesión fueron retiradas las enmiendas de Grecia (A/CONF.89/C.1/L.5) y de Alemania, República Federal de, Dinamarca, los Estados Unidos de América, Finlandia, Noruega, los Países Bajos y Suecia (A/CONF.89/C.1/L.114) y se aprobó el párrafo 3 del texto presentado por el Presidente.

*Párrafo 4*

72. En la 35a. sesión fueron retiradas las enmiendas de Argelia (A/CONF.89/C.1/L.125), Mauricio (A/CONF.89/C.1/L.127) y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (A/CONF.89/C.1/L.203), y se aprobó el texto de la CNUDMI.

***Variante del artículo 6***

A. TEXTO DE LA CNUDMI

73. El texto de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"*Variante del artículo 6. Límites de la responsabilidad*

"1. La responsabilidad del porteador con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5 estará limitada a una suma equivalente a [ . . . ] unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías que hayan sido perdidas o dañadas o hayan sufrido demora.

"2. Por unidad de cuenta se entenderá. . .

"3. Mediante acuerdo entre el porteador y el cargador, se podrán fijar límites de responsabilidad superiores a los previstos en el párrafo 1."

B. ENMIENDAS

74. Presentaron enmiendas a la variante del artículo 6 Grecia, la República Democrática Alemana y Uganda.

75. Esas enmiendas eran las siguientes:

*Artículo en conjunto*

*Grecia (A/CONF.89/C.1/L.5)*

Si se adopta la variante del artículo 6, en vez del artículo 6, para determinar los límites de responsabilidad, añádanse las siguientes palabras al final del párrafo 1: "; no obstante, en el caso de cargas a granel, el límite de la responsabilidad del porteador se reducirá a la mitad de dicha cantidad".

[Retirada; véase el párrafo 79 *infra*.]

*Artículo en conjunto y párrafo 1*

*República Democrática Alemana (A/CONF.89/C.1/L.89)*

Podría adoptarse la variante del artículo 6, a condición de que:

*a*) Se suprimieran las palabras "o hayan sufrido demora" al final del párrafo 1;

*b*) El texto de la variante fuese complementado con los incisos *b*) y *c*) del párrafo 1 del texto del artículo 6;

*c*) La redacción del párrafo complementario constituido por el inciso *b*) del párrafo 1 se modificara de la siguiente manera:

"La responsabilidad del porteador por la demora en la entrega, con arreglo a lo dispuesto por el artículo 5, no excederá del flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido la demora."

[Retirada; véase el párrafo 79 *infra*.]

*Párrafo 3*

*Uganda (A/CONF.89/C.1/L.119)*

Modifíquese este párrafo de la manera siguiente:

"El porteador y el cargador podrán pactar límites de responsabilidad superiores a los establecidos en el párrafo 1."

[Retirada; véase el párrafo 79 *infra*.]

C. DELIBERACIONES DE LA PRIMERA COMISIÓN

i) *Sesiones*

76. La Primera Comisión examinó la variante del artículo 6 en sus sesiones 13a. y 34a., celebradas los días 16 y 28 de marzo de 1978, respectivamente.

ii) *Examen*

77. En su 13a. sesión, la Comisión examinó, tomando como base las cuestiones formuladas por el Presidente, los principios derivados de este artículo, y la relación que esos principios guardan con los que se derivan de los artículos 5, 6 y 8. En dicha sesión, la Comisión decidió aplazar el examen de este artículo hasta que se celebrasen consultas oficiosas entre los representantes, y estableció un Grupo Consultivo, compuesto de los representantes de la Argentina, Checoslovaquia, el Ecuador, los Estados Unidos de América, Filipinas, Ghana, la India, México, Noruega, los Países Bajos, Polonia, el Reino Unido, Uganda y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, para que ayudase al Presidente de la Primera Comisión a formular una solución de transacción para las cuestiones conexas planteadas por los artículos 5 y 6, la variante del artículo 6 y el artículo 8.

78. En la 34a. sesión, el Presidente presentó un texto para los párrafos 1 y 3 del artículo 6, y la Comisión aprobó como artículo 6 el texto de esos párrafos, junto con el párrafo 2 del artículo 6 del texto de la CNUDMI, en su forma enmendada, y el párrafo 4 del artículo 6 del texto de la CNUDMI.

79. En la 34a. sesión fueron retiradas las enmiendas de Grecia (A/CONF.89/C.1/L.5), la República Democrática Alemana (A/CONF.89/C.1/L.89) y Uganda (A/CONF.89/C.1/L.119).

### *Artículo 7*

#### A. Texto de la CNUDMI

80. El texto de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"*Artículo 7. Aplicación a reclamaciones no contractuales*

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

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

"3. El total de las cantidades que hayan de pagar el porteador o cualquier persona de las mencionadas en el párrafo 2 del presente artículo no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio."

#### B. Enmiendas

81. Al artículo 7 presentaron enmiendas Mauricio y los Estados Unidos de América.

82. Esas enmiendas eran las siguientes:

*Párrafo 1*

*Mauricio (A/CONF.89/C.1/L.135)*

Modifíquese este párrafo como sigue:

"Las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad establecidas en el presente Convenio serán aplicables a toda acción contra el porteador respecto de la pérdida o el daño causados a las mercancías a que se refiera el contrato de transporte, o causados en relación con éstas, así como respecto de la demora en la entrega, independientemente de que la acción se funde en la responsabilidad contractual, extracontractual o en otra causa."

[Retirada; véase el párrafo 84 *infra*.]

*Párrafo 3*

*Estados Unidos de América (A/CONF.89/C.1/L.59)*

Añádase al comienzo de este párrafo la frase siguiente:

"Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8, el total . . ."

[Remitida al Comité de Redacción; véase el párrafo 86 *infra*.]

#### C. Deliberaciones de la Primera Comisión

##### i) *Sesiones*

83. La Primera Comisión examinó el artículo 7 en sus sesiones 14a. y 34a., celebradas los días 16 y 28 de marzo de 1978, respectivamente.

##### ii) *Examen*

*Párrafo 1*

84. En la 34a. sesión, la enmienda de Mauricio (A/CONF.89/C.1/L.135) fue retirada y se aprobó el texto de la CNUDMI.

*Párrafo 2*

85. En la 14a. sesión se aprobó el texto de la CNUDMI.

*Párrafo 3*

86. En la 14a. sesión, la enmienda de los Estados Unidos (A/CONF.89/C.1/L.59) fue remitida al Comité de Redacción y se aprobó el texto de la CNUDMI.

### *Artículo 8*

#### A. Texto de la CNUDMI

87. El texto de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"*Artículo 8. Pérdida del derecho de la limitación de responsabilidad*

"1. El porteador no tendrá derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad prevista en el artículo 6 si se demuestra que la pérdida, los daños o la demora en la entrega fueron causados por un acto u omisión, hechos con la intención de causar dicha pérdida, daños o demora, o imprudentemente y con conocimiento de que probablemente ocurrirían tales pérdidas, daños o demora, y el acto u omisión fuese:

"*a*) Del porteador mismo; o

"*b*) De un empleado del porteador, distinto del capitán y de los miembros de la tripulación, mientras ejercía en el ámbito de sus funciones la supervisión respecto de la parte del transporte en que ocurrió ese acto u omisión; o

"*c*) De un empleado del porteador; incluido el capitán y cualquier miembro de la tripulación, mientras manipulaba o cuidaba las mercancías en el ámbito de sus funciones.

"2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 7, el empleado o agente del porteador no tendrá derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad prevista en el artículo 6 si se demuestra

que la pérdida, los daños o la demora en la entrega fueron causados por un acto u omisión de ese empleado o agente, hechos con la intención de causar pérdida, daños o demora, o imprudentemente y con conocimiento de que probablemente ocurrirían tales pérdidas, daños o demora."

### B. Enmiendas

88. Presentaron enmiendas al artículo 8 los Estados Unidos de América, Grecia, el Japón y Uganda.

89. Esas enmiendas eran las siguientes:

*Artículo en conjunto*

*Estados Unidos de América (A/CONF.89/C.1/L.62)*

Suprímanse este artículo.

[Retirada; véase el párrafo 94 *infra*.]

*Párrafo 1*

a) *Grecia (A/CONF.89/C.1/L.6)*

Suprímanse los incisos *b*) y *c*).

[Retirada; véase el párrafo 95 *infra*.]

b) *Japón (A/CONF.89/C.1/L.19)*

Añádanse las palabras "del porteador" entre "omisión" y "hechos", y suprímase la frase "y el acto u omisión fuese", así como los incisos *a*), *b*) y *c*).

[Retirada; véase el párrafo 95 *infra*.]

c) *Estados Unidos de América (A/CONF.89/C./1/L.140)*

Modifíquese el párrafo 1 para que diga lo siguiente:

"El porteador no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el artículo 6 si se prueba que la pérdida o el daño, (incluidos la pérdida o el daño causados por la demora) provinieron de una acción o una omisión que, con intención de causar tal pérdida o daño, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendría tal pérdida o daño . . ."

[Retirada; véase el párrafo 95 *infra*.]

d) *Uganda (A/CONF.89/C.1/L.141)*

Suprímanse las palabras "en el ámbito de sus funciones" en los incisos *b*) y *c*).

[Retirada; véase el párrafo 95 *infra*.]

### C. Deliberaciones de la Primera Comisión

#### i) *Sesiones*

90. La Primera Comisión examinó el artículo 8 en sus sesiones 12a. y 13a. celebradas los días 15 y 16 de marzo de 1978, y en su 34a. sesión, celebrada el 28 de marzo de 1978.

#### ii) *Examen*

91. En sus sesiones 12a. y 13a., la Comisión examinó, tomando como base las cuestiones formuladas por su Presidente (véanse *infra* A/CONF.89/L.132 y 9a. sesión, párr. 41), los principios derivados de este artículo y la relación entre esos principios y los derivados de los artículos 5 y 6 y la variante del artículo 6. En la 13a. sesión, la Comisión decidió aplazar el examen de este artículo hasta que los representantes celebraran consultas oficiosas, y estableció un Grupo Consultivo, integrado por los representantes de la Argentina, Checoslovaquia, Ecuador, los Estados Unidos de América, Filipinas, Ghana, India, México, Noruega, los Países Bajos, Polonia, el Reino Unido, Uganda y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, para que ayudara al Presidente de la Primera Comisión a formular una solución de transacción para las cuestiones conexas derivadas de los artículos 5 y 6, variante del artículo 6 y artículo 8.

92. En la 34a. sesión, el Presidente sometió a la consideración de la Comisión el siguiente texto del artículo 8, junto con los textos de los párrafos 1 a 4 del artículo 5, de los párrafos 1 y 3 del artículo 6 y de un nuevo artículo 26 (A/CONF.89/C.1/L.211):

"*Artículo 8. Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad*

"1. El porteador no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el artículo 6 si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión del porteador realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño el retraso.

"2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 7, el empleado o agente del porteador no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el artículo 6 si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión de ese empleado o agente realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso."

93. En la 34a. sesión, la Comisión aprobó el texto del artículo 8 presentado por el Presidente por 64 votos contra 3 y 9 abstenciones.

*Artículo en conjunto*

94. En la 34a. sesión fue retirada la enmienda de los Estados Unidos (A/CONF.89/C.1/L.62).

*Párrafo 1*

95. En la 34a. sesión fueron retiradas las enmiendas de Grecia (A/CONF.89/C.1/L.6), Japón (A/CONF.89/C.1/L.19), Estados Unidos de América (A/CONF.89/C.1/L.140) y Uganda (A/CONF.89/C.1/L.141) y se aprobó el párrafo 1 del texto presentado por el Presidente.

*Párrafo 2*

96. En la 34a. sesión se aprobó el párrafo 2 del texto presentado por el Presidente.

## *Artículo 9*

### A. Texto de la CNUDMI

97. El texto de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

*Artículo 9. Carga sobre cubierta*

"1. El porteador podrá transportar mercancías sobre cubierta solamente cuando ello esté conforme con un acuerdo concertado con el cargador, o con los usos del comercio de que se trate, o cuando lo exijan las normas o disposiciones legales.

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

"3. Cuando las mercancías hayan sido transportadas sobre cubierta contrariamente a lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo o cuando el porteador no pueda invocar en virtud del párrafo 2 del presente artículo un acuerdo para el transporte sobre cubierta, el porteador, no obstante las disposiciones del párrafo 1 del artículo 5, será responsable de las pérdidas o daños sufridos por las mercancías, así como de la demora en la entrega, que resulte solamente del transporte sobre cubierta, y el alcance de su responsabilidad se determinará, de conformidad con las disposiciones de los artículos 6 u 8, según corresponda.

"4. El transportar mercancías sobre cubierta contraviniendo el acuerdo expreso de transportarlas bajo cubierta se considerará un acto u omisión del porteador en el sentido del artículo 8."

## B. Enmiendas

98. Propusieron enmiendas al artículo 9 Francia, los Estados Unidos de América, el Canadá, Austria, Grecia y el Japón.

99. Esas enmiendas eran las siguientes:

*Párrafo 1*

*Francia (A/CONF.89/C.1/L.50)*

Agréguese la siguiente frase al final del párrafo 1:

"Cuando se trate de carga transportada en contenedor, se dará por supuesto el acuerdo del cargador."

[Retirada; véase el párrafo 101 *infra*.]

*Párrafo 2*

a) *Estados Unidos (A/CONF.89/C.1/L.63)*

En la primera frase, insértense las palabras "de forma destacada" después de la palabra "incluirá", y agréguense al final del párrafo, después de las palabras "haya adquirido", las palabras "a título oneroso".

[Remitida al Comité de Redacción; véase el párrafo 102 *infra*.]

b) *Canadá (A/CONF.89/C.1/L.149)*

Modifíquese el final de la primera frase del párrafo para que diga:

" . . . el porteador incluirá una declaración expresa a tal efecto en el conocimiento de embarque, o en otro documento que haga prueba del contrato de transporte, en el momento de su emisión."

[Remitida al Comité de Redacción, véase el párrafo 102 *infra*.]

c) *Austria (A/CONF.89/C.1/L.98)*

Suprímase la segunda frase (que comienza con las palabras: "A falta de . . .").

[Retirada; véase el párrafo 102 *infra*.]

*Propuestas relativas a la adición de párrafos*

a) *Grecia (A/CONF.89/C.1/L.7)*

Añádase el párrafo siguiente:

Cuando las mercancías hayan sido transportadas sobre cubierta, de conformidad con las disposiciones del párrafo 1 de este artículo o, en otro caso, de conformidad con un acuerdo concertado con el cargador, el porteador no será responsable de las pérdidas o daños sufridos por esa carga sobre cubierta."

[Retirada en favor de la enmienda del Japón (A/CONF.89/C.1/L.20); véase el párrafo 105 *infra*.]

b) *Japón (A/CONF.89/C.1/L.20)*

Añádase el párrafo siguiente:

"Cuando las mercancías se transporten sobre cubierta conforme a lo dispuesto en el párrafo 1, el porteador quedará exento de su responsabilidad cuando la pérdida, el daño o la demora en la entrega resulten de riesgos especiales propios de ese tipo de transporte. Si el porteador prueba que, en las circunstancias del caso, la pérdida, el daño o la demora en la entrega son atribuibles a esos riesgos, se presumirá que la pérdida, el daño o la demora en la entrega se han producido a causa de ellos, a menos que se pruebe que la pérdida, el daño o la demora en la entrega se deben, en todo o en parte, a culpa o negligencia del porteador, de sus empleados o de sus agentes."

[Rechazada; véase el párrafo 105 *infra*.]

## C. Deliberaciones de la Primera Comisión

### i) *Sesiones*

100. La Primera Comisión examinó el artículo 9 en sus sesiones 14a. y 15a., celebradas el 16 de marzo de 1978.

### ii) *Examen*

*Párrafo 1*

101. En la 14a. sesión, la enmienda de Francia (A/CONF.89/C.1/L.50) fue retirada y se aprobó el texto de la CNUDMI.

*Párrafo 2*

102. En la 14a. sesión, la enmienda de los Estados Unidos (A/CONF.89/C.1/L.63) fue remitida al Comité de Redacción. En la 15a. sesión, la enmienda de Austria (A/CONF.89/C.1/L.98) fue retirada, la enmienda del Canadá (A/CONF.89/C.1/L.149) fue remitida al Comité de Redacción y quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

*Párrafo 3*

103. En la 15a. sesión quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

*Párrafo 4*

104. En la 15a. sesión quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

*Propuestas relativas a la adición de párrafos*

105. En la 15a. sesión la propuesta de Grecia (A/CONF.89/C.1/L.7) fue retirada en favor de la propuesta del Japón (A/CONF.89/C.1/L.20) y esta última fue rechazada por 48 votos contra 10 y 5 abstenciones.

### *Artículo 10*

#### A. Texto de la CNUDMI

106. El texto de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"*Artículo 10. Responsabilidad del porteador y del porteador efectivo*

"1. Cuando la realización del transporte o de parte del mismo haya sido encomendada a un porteador efectivo, independientemente de que el contrato de transporte lo autorice o no, el porteador seguirá, no obstante, respondiendo de la totalidad del transporte de conformidad con las disposiciones del presente Convenio. En relación con el transporte que realice el porteador efectivo, el porteador responderá por los actos y omisiones que el porteador efectivo y sus empleados y agentes cometan en el ejercicio de sus respectivas funciones.

"2. El porteador efectivo responderá, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, del transporte realizado por él. Las disposiciones de los párrafos 2 y 3 del artículo 7 y del párrafo 2 del artículo 8 se aplicarán si se inicia un procedimiento contra un empleado o agente del porteador efectivo.

"3. Todo acuerdo especial en virtud del cual el porteador asuma obligaciones no impuestas por el presente Convenio o toda renuncia de derechos conferidos por el presente Convenio afectarán al porteador efectivo únicamente si éste ha convenido en ello expresamente y por escrito. Independientemente de que así lo haya acordado o no el porteador efectivo, el porteador seguirá respondiendo, no obstante, por las obligaciones o renuncias resultantes de ese acuerdo especial.

"4. En los casos y en la medida en que tanto el porteador como el porteador efectivo sean responsables, su responsabilidad será conjunta y solidaria.

"5. El total de las sumas exigibles al porteador, al porteador efectivo y a sus empleados y agentes no excederá de los límites previstos en el presente Convenio.

"6. Nada de lo dispuesto en el presente artículo menoscabará cualquier derecho de repetición que pueda existir entre el porteador y el porteador efectivo."

#### B. Enmiendas

107. Presentaron enmienda al artículo 10 la India por sí, la India en unión de Kenya y Sierra Leona, el Japón, los Estados Unidos de América y Australia.

108. Esas enmiendas eran las siguientes:

*Párrafo 1*

a) *India (A/CONF.89/C.1/L.143)*

Insértese después de la primera frase lo siguiente:

"En tal caso, el porteador celebrará el contrato con el porteador efectivo a tenor del contrato de transporte con el cargador y del presente Convenio."

[Rechazada; véase el párrafo 110 *infra*.]

b) *India, Kenya y Sierra Leona (A/CONF.89/C.1/L.154)*

Agréguese el texto siguiente a continuación de la última frase:

"Se considerará que el porteador efectivo es parte en el contrato de transporte entre el porteador y el cargador por lo que concierne a su parte de la ejecución del contrato."

[Rechazada; véase el párrafo 110 *infra*.]

*Párrafo 2*

a) *Japón (A/CONF.89/C.1/L.21)*

Añádanse, al final de la primera frase, las palabras "como si fuera el porteador."

[Rechazada, véase el párrafo 111 *infra*.]

b) *Estados Unidos de América (A/CONF.89/C.1/L.64)*

Agréguense a la primera frase del párrafo las siguientes palabras:

"y las excepciones y límites de responsabilidad previstos respecto del porteador por las disposiciones del presente Convenio serán también aplicables al porteador efectivo respecto del transporte realizado por él".

[Retirada; véase el párrafo 111 *infra*.]

c) *Australia (A/CONF.89/C.1/L.142)*

Sustitúyanse las palabras "realizado por él" por las palabras "que se le haya encomendado".

[Rechazada; véase el párrafo 111 *infra*.]

*Párrafo 5*

*Estados Unidos de América (A/CONF.89/C.1/L.64)*

Si se mantiene el artículo 8, comiéncese el párrafo con las palabras "A reserva de lo dispuesto en el párrafo 8, el total . . ."

[Rechazada; véase el párrafo 114 *infra*.]

## C. Deliberaciones de la Primera Comisión

### i) *Sesiones*

109. La Primera Comisión examinó el artículo 10 en sus sesiones 15a. a 17a., celebradas el 16 y el 17 de marzo de 1978.

### ii) *Examen*

*Párrafo 1*

110. En la 17a. sesión fueron rechazadas las enmiendas de la India (A/CONF.89/C.1/L.143), y de la India, Kenya y Sierra Leona (A/CONF.89/C.1/L.154), y quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

*Párrafo 2*

111. En la 15a. sesión fue rechazada la enmienda del Japón (A/CONF.89/C.1/L.21). En la 16a. sesión fue retirada la enmienda de los Estados Unidos de América (A/CONF.89/C.1/L.64), fue rechazada la enmienda de Australia (A/CONF.89/C.1/L.142) por 30 votos contra 22 y 7 abstenciones y quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

*Párrafo 3*

112. En la 16a. sesión fue aprobado el texto de la CNUDMI.

*Párrafo 4*

113. En la 16a. sesión, la Comisión aplazó la decisión sobre este párrafo hasta que adoptase una decisión acerca del artículo 5. En la 35a. sesión fue aprobado el texto de la CNUDMI.

*Párrafo 5*

114. En la 16a. sesión fue rechazada la enmienda de los Estados Unidos de América (A/CONF.89/C.1/L.64) y quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

*Párrafo 6*

115. En la 16a. sesión quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

## *Artículo 11*

## A. Texto de la CNUDMI

116. El texto de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"*Artículo 11. Transporte directo*

"1. No obstante las disposiciones del párrafo 1 del artículo 10, cuando un contrato de transporte estipule explícitamente que una parte especificada del transporte a que se refiera el contrato será realizada por una persona designada distinta del porteador, el contrato podrá disponer asimismo que el porteador no sea responsable por pérdidas, daños o demora en la entrega causados por un hecho ocurrido cuando las mercancías estaban a cargo del porteador efectivo durante dicha parte del transporte. Corresponderá al porteador probar que tales pérdidas, daños o demora en la entrega se produjeron en esa oportunidad.

"2. El porteador efectivo será responsable de conformidad con las disposiciones del párrafo 2 del artículo 2 del artículo 10 por las pérdidas, los daños o la demora en la entrega causados por un hecho ocurrido mientras las mercancías estén a su cargo.

## B. Enmiendas

117. Presentaron enmiendas al artículo 11 la República Democrática Alemana, el Canadá, Grecia, el Japón, los Estados Unidos de América, Francia y la Argentina.

118. Esas enmiendas eran las siguientes:

*Artículo en conjunto*

a) *República Democrática Alemana (A/CONF.89/C.1/L.90)*

Suprímase el artículo o modifíquese de la siguiente manera:

"1. Cuando un contrato de transporte estipule explícitamente que una parte especificada del transporte a que se refiera el contrato será realizada por una persona designada distinta del porteador, el porteador y el porteador efectivo serán responsables conjunta y solidariamente por las pérdidas, los daños y la demora en la entrega causados por un hecho ocurrido mientras las mercancías estén a su cargo.

"2. Ninguna de las disposiciones del párrafo 1 perjudicará cualquier derecho de repetición existente entre el porteador y el porteador efectivo.

"3. Si se emiten conocimientos de embarque locales, se deberá consignar en los mismos que las mercaderías se transportan con arreglo a un conocimiento de embarque directo."

[Rechazada en cuanto a la propuesta de supresión; véase el párrafo 120 *infra*.]

b) *Canadá (A/CONF.89/C.1/L.148)*

Suprímase el artículo.

[Rechazada; véase el párrafo 120 *infra*.]

*Párrafo 1*

a) *Grecia (A/CONF.89/C.1/L.8)*

Suprímase la palabra "designada" y aclárese el párrafo para que no haya duda de que el "transporte directo" se refiere únicamente al transporte marítimo y no al transporte por vía terrestre.

[Rechazada en cuanto a la supresión de la palabra "designada" y remitido el resto de la enmienda al Comité de Redacción; véase el párrafo 123 *infra*.]

b) *Japón (A/CONF.89/C.1/L.22)*

Suprímase la palabra "designada".

[Rechazada; véase el párrafo 123 *infra*.]

c) *Estados Unidos de América (A/CONF.89/C.1/L.65)*

Modifíquese la primera frase del párrafo para que diga lo siguiente:

"No obstante las disposiciones del párrafo 1 del artículo 10, cuando el contrato de transporte estipule expresamente que una parte especificada del transporte a que se refiera el contrato será realizada por una persona designada distinta del porteador, el contrato podrá estipular asimismo que el porteador no sea responsable de la pérdida, el daño o la demora en la entrega causados por un hecho ocurrido cuando las mercancías estaban a cargo del porteador efectivo durante dicha parte del transporte. No obstante lo anterior, el porteador efectivo podrá ser demandado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 21. La prueba de que la pérdida, el daño o la demora en la entrega fueron causados por ese hecho corresponderá al porteador."

[Aprobada; véase el párrafo 123 *infra*.]

d) *Francia (A/CONF.89/C.1/L.79)*

Sustitúyanse las palabras "a cargo del porteador efectivo durante dicha parte del transporte" por "bajo la custodia de ese porteador designado durante la parte de transporte ejecutada por él".

[Remitida al Comité de Redacción; véase el párrafo 123 *infra*.]

e) *Argentina (A/CONF.89/C.1/L.130 y Corr.1)*

Adóptese una de las siguientes soluciones:

*a*) Agregar luego de la palabra "porteador" y antes de "el contrato" las, palabras "y el porteador no emita un conocimiento directo";

*b*) Suprimir el primer párrafo del artículo 11 y comenzar el segundo estableciendo: "En caso de emitirse un conocimiento directo, el porteador efectivo. . . "

En cualquiera de las dos alternativas propuestas, debe agregarse un párrafo final, después del que figura como número 2, en el que se diga:

"Además del porteador y del porteador efectivo, también será responsable el que entregue las mercaderías, sin perjuicio de las acciones recursorias para reclamar contra aquel bajo cuyo control o periodo de transporte se produjo el hecho que motiva la responsabilidad. La responsabilidad del porteador y del que realiza la entrega de las mercancías será solidaria.".

[Retirada, en la inteligencia de que esta propuesta se presentará en sesión plenaria; véase el párrafo 123 *infra*.]

*Párrafo 2*

a) *Francia (A/CONF.89/C.1/L.79)*

Sustitúyase el párrafo por el texto siguiente:

"El porteador designado que realice una parte determinada del transporte en las condiciones previstas en el párrafo 1 del presente artículo será responsable en las mismas condiciones que el porteador efectivo, de conformidad con las disposiciones del párrafo 2 del artículo 10."

[Remitida al Comité de Redacción; véase el párrafo 124 *infra*.]

## C. Deliberaciones de la Primera Comisión

### i) *Sesiones*

119. La Primera Comisión examinó el artículo 11 en sus sesiones 16a., 17a. y 32a., celebradas los días 16, 17 y 27 de marzo de 1978.

### ii) *Examen*

120. En la 17a. sesión, la enmienda de la República Democrática Alemana (A/CONF.89/C.1/L.90), por lo que respectaba a la propuesta de supresión de este artículo, y la enmienda del Canadá (A/CONF.89/C.1/L.148), fueron rechazadas por 36 votos contra 18 y 8 abstenciones. La Comisión decidió remitir el examen de las demás enmiendas a un Grupo de Trabajo *ad hoc* integrado por los representantes de la Argentina, Bulgaria, el Canadá, los Estados Unidos de América, Filipinas, Francia, Grecia, Indonesia, Polonia, la República Democrática Alemana, Suecia y Uganda. El Grupo de Trabajo *ad hoc* presentó el siguiente texto (A/CONF.89/C.1/L.186):

"1. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 10, cuando el contrato de transporte marítimo estipule explícitamente que la ejecución de una parte especificada del transporte a que se refiera el contrato incumbirá a una persona determinada, distinta del porteador, el contrato podrá estipular asimismo que el porteador, aunque siga siendo responsable de la adopción de las medidas necesarias para la buena ejecución de esa parte del transporte, no será responsable de la pérdida, el daño o la demora en la entrega que hayan sido causados por un hecho ocurrido cuando las mercancías estaban bajo la custodia del porteador efectivo durante esa parte del transporte. No obstante, la estipulación que limite o excluya tal responsabilidad no surtirá efecto si no puede incoarse ningún procedimiento contra el porteador efectivo ante un tribunal competente con arreglo al párrafo 1 o al párrafo 2 del artículo 21. La prueba de que la pérdida, el daño o la demora en la entrega fueron causados por ese hecho corresponderá al porteador.

"2. El porteador efectivo será responsable, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 10, de la pérdida, el daño o la demora en la entrega que hayan sido causados por un hecho ocurrido mientras las mercancías estaban bajo su custodia.

"3. Las disposiciones de este artículo se aplicarán sin perjuicio del derecho de repetición que pueda existir entre el porteador y el porteador efectivo.

"Nota:

"Algunos miembros del Grupo de Trabajo desean señalar a la atención de la Primera Comisión que los artículos 10 y 11 podrían refundirse convenientemente en un solo artículo de la siguiente manera:

"Párrafo 1 = Párrafo 1 del artículo 10

"Párrafo 2 = Párrafo 1 del artículo 11 modificado

"Párrafos 3 a 7 = Párrafos 2 a 6 del artículo 10

"Suprímase el artículo 11."

121. Se presentó la siguiente enmienda al texto del Grupo de Trabajo *ad hoc*:

*Canadá (A/CONF.89/C.1/L.191)*

Modifíquese la segunda frase de ese texto para que diga:

"No obstante, la estipulación que limite o excluya tal responsabilidad no surtirá efecto si no puede incoarse ningún procedimiento contra el porteador efectivo ante un tribunal competente con arreglo al inciso *c*) del párrafo 1 o al párrafo 2 del artículo 21."

122. En la 32a. sesión, la Comisión rechazó el texto del grupo de trabajo *ad hoc* (A/CONF.89/C.1/L.186) por 28 votos contra 21 y 16 abstenciones. La enmienda del Canadá (A/CONF.89/C.1/L.191) fue retirada en consecuencia.

*Párrafo 1*

123. En la 32a. sesión, la Comisión rechazó la enmienda de Grecia (A/CONF.89/C.1/L.8), tendiente a suprimir la palabra "designada", y remitió el resto de la enmienda al Comité de Redacción. La Comisión rechazó la enmienda del Japón (A/CONF.89/C.1/L.22) y aprobó la enmienda de los Estados Unidos (A/CONF.89/C.1/L.65) por 43 votos contra 17 y 6 abstenciones. La enmienda de Francia (A/CONF.89/C.1/L.79) fue remitida al Comité de Redacción. La enmienda de la Argentina (A/CONF.89/C.1/L.130 y Corr.1) fue retirada, en la inteligencia de que sería presentada en el pleno de la Conferencia. Quedó aprobado el texto de la CNUDMI tal como había sido enmendado por los Estados Unidos (A/CONF.89/C.1/L.65).

*Párrafo 2*

124. La enmienda de Francia (A/CONF.89/C.1/L.79) fue remitida al Comité Redacción y quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

### *Artículo 12*

#### A. Texto de la CNUDMI

125. El texto de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"*Artículo 12. Norma general*

"El cargador no será responsable por la pérdida sufrida por el porteador o por el porteador efectivo, ni por el daño sufrido por el buque, salvo que esa pérdida o daño haya sido ocasionado por falta o negligencia del cargador, sus empleados o agentes. Los empleados o agentes del cargador tampoco serán responsables por dicha pérdida o daño a menos que haya sido causado por falta o negligencia de su parte."

#### B. Enmiendas

126. Presentaron enmiendas al artículo 12 Grecia, la República Democrática Alemana, la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y el Japón.

127. Esas enmiendas eran las siguientes:

a) *Grecia (A/CONF.89/C.1/L.9)*

Insértense al principio del artículo las palabras "Sin perjuicio de las obligaciones del cargador en virtud del contrato" o las palabras "Sin perjuicio de los derechos del porteador en virtud del contrato".

[Retirada; véase el párrafo 129 *infra*.]

b) *República Democrática Alemana (A/CONF.89/C.1/L.91)*

Modifíquese el artículo en la forma siguiente:

"El cargador será responsable de la pérdida sufrida por el porteador o por el porteador efectivo cuando tal pérdida o daño hayan sido causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados y agentes."

[Retirada; véase el párrafo 129 *infra*.]

c) *Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (A/CONF.89/C.1/L.153)*

Redáctese el artículo en los términos siguientes:

"El cargador será responsable de la pérdida sufrida por el porteador o por el porteador efectivo, o del daño sufrido por el buque, si tal pérdida o daño pueden atribuirse a culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes. Los empleados o agentes del cargador también serán responsables de tal pérdida o daño si pueden atribuirse a culpa o negligencia de su parte."

[Retirada; véase el párrafo 129 *infra*.]

*Propuesta relativa a la adición de un párrafo*

*Japón (A/CONF.89/C.1/L.23)*

Añádase el párrafo siguiente:

"Si el consignatario no reclamara las mercancías dentro de un plazo razonable después de habérsele notificado su llegada, el cargador, a solicitud del porteador, dará a éste instrucciones sobre la manera de disponer de las mercancías. Si el cargador no diera esas instrucciones en un plazo razonable, el porteador podrá venderlas o disponer de ellas de otro modo, y el cargador o el consignatario, según el caso, serán responsables de cualquier pérdida, daño o gastos en que hubiera incurrido el porteador por no haberse hecho cargo de las mercancías el consignatario en un plazo razonable."

[Retirada; véase el párrafo 129 *infra*.]

#### C. Deliberaciones de la Primera Comisión

##### i) *Sesiones*

128. La Primera Comisión examinó el artículo 12 en su 17a. sesión, celebrada el 17 de marzo de 1978.

##### ii) *Examen*

129. En la 17a. sesión fueron retiradas todas las enmiendas, incluida la propuesta de adición de un nuevo párrafo, y fue aprobado el texto de la CNUDMI.

### *Artículo 13*

#### A. Texto de la CNUDMI

130. El texto de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"*Artículo 13. Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas*

"1. El cargador señalará o marcará en forma conveniente las mercancías peligrosas como tales.

"2. Cuando el cargador entregue mercancías peligrosas al porteador o al porteador efectivo, según el caso, le informará de su carácter peligroso y, en caso necesario, de las precauciones que deban adoptarse. Si el cargador no lo hace y el porteador o el porteador efectivo no tiene conocimiento de alguna otra manera de su carácter peligroso:

"*a*) El cargador será responsable ante el porteador y cualquier porteador efectivo de toda pérdida derivada del envío de dichas mercancías; y

"*b*) Las mercancías podrán en cualquier momento ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, cuando las circunstancias lo requieran, sin pago de indemnización.

"3. Las disposiciones del párrafo 2 del presente artículo no podrán ser invocadas por ninguna persona si durante el transporte se hubiera hecho cargo de las mercancías con conocimiento de su carácter peligroso.

"4. Si, en los casos en que las disposiciones del inciso *b*) del párrafo 2 del presente artículo no se apliquen o no puedan ser invocadas, las mercancías peligrosas llegan a constituir un peligro real para la vida humana o los bienes, podrán ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, cuando las circunstancias lo requieran, sin pago de indemnización, excepto cuando exista la obligación de contribuir a la avería gruesa o cuando el porteador sea responsable de conformidad con las disposiciones del artículo 5."

### B. Enmiendas

131. Presentaron enmiendas al artículo 13 Túnez, Austria, Bulgaria, Yugoslavia, Mauricio, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Austria, el Brasil y Francia.

132. Esas enmiendas eran las siguientes:

*Párrafo 1*

a) *Túnez (A/CONF.89/C.1/L.41)*

Redáctese de nuevo el párrafo para que diga lo siguiente:

"El cargador señalará o marcará las mercancías peligrosas como tales, de conformidad con los reglamentos vigentes y con los usos propios del modo de transporte de ese tipo de mercancías."

[Rechazada; véase el párrafo 134 *infra*.]

b) *Austria (A/CONF.89/C.1/L.99)*

Suprímase el párrafo.

[Retirada en favor de la propuesta de Túnez; véase el párrafo 134 *infra*.]

*Párrafo 2*

a) *Bulgaria (A/CONF.89/C.1/L.106)*

Suprímanse las palabras "en caso necesario".

[Rechazada; véase el párrafo 135 *infra*.]

b) *Yugoslavia (A/CONF.89/C.1/L.111)*

Suprímanse las palabras "en caso necesario", así como la coma que las precede y la que las sigue.

[Rechazada; véase el párrafo 135 *infra*.]

c) *Mauricio (A/CONF.89/C.1/L.128)*

Inclúyase una definición de "mercancías peligrosas" o, en otro caso, inclúyase una referencia a las normas internacionales que existen en relación con las mercancías peligrosas, del modo siguiente:

"El cargador, cuando ponga mercancías peligrosas en poder del porteador o de un porteador efectivo, según el caso, le informará del carácter peligroso de aquéllas, haciendo remisión, por ejemplo, a las normas internacionales vigentes . . ."

[Retirada; véase el párrafo 135 *infra*.]

d) *Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.147)*

Suprímanse las palabras que siguen a "no lo hace" y, en el inciso *a*) de este párrafo, sustitúyanse las palabras "pérdida derivada del envío de dichas mercancías" por las palabras "pérdida que se produzca mientras las mercancías estén a cargo de cualquiera de ellos".

[Rechazada; véase el párrafo 135 *infra*.]

e) *Austria (A/CONF.89/C.1/L.157)*

Modifíquese este párrafo para que diga lo siguiente:

"El cargador deberá informar al porteador del carácter peligroso de las mercancías y, a ser necesario, de las precauciones que deban adoptarse. Si el cargador no lo hace y el porteador no tiene conocimiento del carácter peligroso de aquéllas por otro conducto:

"a) El cargador será responsable para con el porteador de los perjuicios resultantes de la expedición de tales mercancías; y

"b) [texto actual]."

[Rechazada; véase el párrafo 135 *infra*.]

f) *Brasil (A/CONF.89/C.1/L.166)*

Suprímase la última frase del párrafo.

[Rechazada; véase el párrafo 135 *infra*.]

*Párrafo 3*

a) *Yugoslavia (A/CONF.89/C.1/L.111)*

Agréguense al final del párrafo las palabras "y de las consecuencias a que puede dar lugar semejante carácter peligroso".

[Retirada; véase el párrafo 136 *infra*.]

b) *Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.147)*

Redáctese de nuevo el párrafo para que diga lo siguiente:

"Las disposiciones del párrafo 2 de este artículo no podrán ser invocadas por ninguna persona que, al hacerse cargo de las mercancías, haya tenido efectivamente conocimiento de su carácter peligroso."

[Rechazada; véase el párrafo 136 *infra*.]

c) *Brasil (A/CONF.89/C.1/L.166)*

Redáctese de nuevo el párrafo para que diga lo siguiente:

"3. Si el cargador no cumple cualquiera de los requisitos de los párrafos 1 ó 2 y el porteador o el

porteador efectivo no tienen conocimiento del carácter peligroso de las mercancías por otro conducto:

"*a*) El cargador será responsable para con el porteador y para con todo porteador efectivo de los perjuicios resultantes de la expedición de tales mercancías; y

"*b*) Las mercancías podrán en cualquier momento ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización."

[Rechazada; véase el párrafo 136 *infra*.]

*Párrafo 4*

a) *Francia (A/CONF.89/C.1/L.80)*

Redáctese de nuevo la cláusula inicial del párrafo para que diga lo siguiente:

"En los casos en que se hayan cargado con conocimiento de causa y con el consentimiento del porteador, las mercancías peligrosas, si llegan a constituir un peligro real . . ."

[Retirada; véase el párrafo 137 *infra*.]

b) *Bulgaria (A/CONF.89/C.1/L.106)*

Suprímanse las palabras "cuando las circunstancias lo requieran".

[Rechazada; véase el párrafo 137 *infra*.]

c) *Brasil (A/CONF.89/C.1/L.166)*

Sustitúyase la expresión "inciso *b*) del párrafo 2" por la expresión "inciso *b*) del párrafo 3".

[Rechazada; véase el párrafo 137 *infra*.]

### C. Deliberaciones de la Primera Comisión

#### i) *Sesiones*

133. La primera Comisión examinó el artículo 13 en sus sesiones 17a. a 19a. y 25a., celebradas los días 17, 20 y 23 de marzo de 1978.

#### ii) *Examen*

*Párrafo 1*

134. En la 17a. sesión la enmienda de Austria (A/CONF.89/C.1/L.99) fue retirada en favor de la Túnez (A/CONF.89/C.1/L.41). En la 18a. sesión la enmienda de Túnez (A/CONF.89/C.1/L.41) fue rechazada y quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

*Párrafo 2*

135. En la 18a. sesión, la enmienda de Mauricio (A/CONF.89/C.1/L.128) fue retirada y fueron rechazadas las enmiendas de Bulgaria (A/CONF.89/C.1/L.106), de Yugoslavia (A/CONF.89/C.1/L.111) y del Reino Unido(A/CONF.89/C.1/L.147). En la 19a. sesión fueron rechazadas las enmiendas de Austria (A/CONF.89/C.1/L.157) y del Brasil (A/CONF.89/C.1/L.166), y quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

*Párrafo 3*

136. En la 19a. sesión fue retirada la enmienda de Yugoslavia (A/CONF.89/C.1/L.111) y fueron rechazadas las enmiendas del Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.147) y del Brasil (A/CONF.89/C.1/L.166). En la 25a. sesión quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

*Párrafo 4*

137. En la 19a. sesión fue retirada la enmienda de Francia (A/CONF.89/C.1/L.80), fueron rechazadas las enmiendas de Bulgaria (A/CONF.89/C.1/L.106) y del Brasil (A/CONF.89/C.1/L.166) y quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

## *Artículo 14*

### A. Texto de la CNUDMI

138. El texto de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"*Artículo 14. Expedición del conocimiento de embarque*

"1. Cuando el porteador o el porteador efectivo reciba las mercancías y se haga cargo de ellas, el porteador deberá, a petición del cargador, expedir a éste un conocimiento de embarque.

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

"3. La firma en el conocimiento de embarque podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico, si ello no es incompatible con las leyes del país en que se expida el conocimiento de embarque."

### B. Enmiendas

139. Presentaron enmiendas al artículo 14 el Canadá, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Túnez, los Estados Unidos de América, Austria y Grecia.

140. Esas enmiendas eran las siguientes:

*Párrafo 1*

*Canadá (A/CONF.89/C.1/L.158) y Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.162)*

Añádase la palabra "firmado" después de las palabras "conocimiento de embarque".

[Rechazada; véase el párrafo 142 *infra*.]

*Párrafo 2*

a) *Túnez (A/CONF.89/C.1/L.42)*

Modifíquese el párrafo para que diga lo siguiente:

"El conocimiento de embarque podrá ser firmado por una persona autorizada al efecto por el porteador. Se considerará que un conocimiento de embarque firmado por el capitán del buque o con su autorización ha sido firmado en nombre del porteador, así como en nombre del armador como porteador efectivo."

[Rechazada; véase el párrafo 143 *infra*.]

b) *Estados Unidos de América (A/CONF.89/C.1/L.66)*

Modifíquese el párrafo para que diga lo siguiente:

"Se considerará que el conocimiento de embarque firmado por el capitán del buque que transporte las mercancías o en su nombre y con su autorización ha sido firmado en nombre del porteador así como en nombre del armador como porteador efectivo."

[Rechazada; véase el párrafo 143 *infra*.]

c) *Austria (A/CONF.89/C.1/L.100)*

Modifíquese la segunda frase de manera que diga:

" Se considerará que el conocimiento de embarque firmado por el capitán del buque que transporta las mercancías o por el agente portuario ha sido firmado en nombre del porteador."

[Retirada; véase el párrafo 143 *infra*.]

d) *Canadá (A/CONF.89/C.1/L.158)*

Sustitúyanse las palabras "podrá ser firmado" y "ha sido firmado" por "podrá ser expedido" y "ha sido expedido".

[Retirada; véase el párrafo 143 *infra*.]

*Párrafo 3*

*Grecia (A/CONF.89/C.1/L.10)*

Suprímanse las palabras "si ello no es incompatible con las leyes del país en que se expida el conocimiento de embarque".

[Rechazada; véase el párrafo 144 *infra*.]

### C. Deliberaciones de la Primera Comisión

#### i) *Sesiones*

141. La Primera Comisión examinó el artículo 14 en sus sesiones 19a. y 20a., celebradas el 20 de marzo de 1978.

#### ii) *Examen*

*Párrafo 1*

142. En la 20a. sesión la enmienda del Canadá (A/CONF.89/C.1/L.158) fue rechazada por 21 votos contra 10 y 20 abstenciones. La enmienda del Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.162) fue también rechazada, y quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

*Párrafo 2*

143. En la 20a. sesión fueron retiradas las enmiendas de los Estados Unidos de América (A/CONF.89/C.1/L.66), Austria (A/CONF.89/C.1/L.100) y el Canadá (A/CONF.89/C.1/L.158); la enmienda de Túnez (A/CONF.89/C.1/L.42) fue rechazada por 43 votos contra 3 y 15 abstenciones, y quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

*Párrafo 3*

144. En la sesión 20 fue rechazada la enmienda de Grecia (A/CONF.89/C.1/L.10) y quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

### *Artículo 15*

### A. Texto de la CNUDMI

145. El texto de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"*Artículo 15. 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;

"*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 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 si hubiera más de uno;

"*i*) El lugar de expedición del conocimiento de embarque;

"*j*) La firma del porteador o de la persona que actúe en su nombre;

"*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;

"*l*) La declaración mencionada en el párrafo 3 del artículo 23; y

"*m*) La declaración, si procede, de que las mercancías se transportarán o podrán transportarse sobre cubierta.

"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 del presente artículo, se consignará 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'. Cuando el cargador solicite un conocimiento de embarque con la estampilla 'embarcado', el porteador podrá, para atender a 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 falidez del documento como conocimiento de embarque, a condición de que se ajuste, sin embargo, a los requisitos establecidos en el párrafo 6 del artículo 1.

### B. Enmiendas

146. Presentaron enmiendas al artículo 15 el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, el Japón, Túnez, Uganda, Mauricio, el Brasil, la República Democrática Alemana, el Canadá, la República Federal de Alemania, Austria, Venezuela, la India y Portugal.

147. Esas enmiendas eran las siguientes:

*Párrafo 1 en conjunto*

*Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.163)*

Modifíquese el párrafo para que diga lo siguiente:

"En el conocimiento de embarque deberán constar, entre otros, los datos siguientes:

"*a*) Las marcas principales necesarias para la identificación de las mercancías tal como las haya facilitado el cargador;

"*b*) El número de bultos o de piezas y el peso de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya facilitado el cargador;

"*c*) El estado aparente de las mercancías;

"*d*) El nombre y el establecimiento principal del porteador;

"*e*) El nombre y el establecimiento principal del cargador;

"*f*) El número de originales del conocimiento de embarque si hubiere más de uno;

"*g*) El lugar de emisión del conocimiento de embarque."

[Retirada, anque la cláusula inicial propuesta se remitió al Comité de Redacción; véanse los párrafos 149 y 150 *infra*.]

*Inciso* a) *del párrafo 1*

a) *Japón (A/CONF.89/C.1/L.24*[1])

Sustitúyase este inciso por los siguientes:

"*a*) La naturaleza general de las mercancías y las marcas principales necesarias para la identificación de las mismas, tal como hayan sido facilitadas por el cargador;

"*a*) *bis* El número de bultos o de piezas o la cantidad o peso de las mercancías, según el caso, tal como hayan sido facilitados por el cargador;"

[Rechazada; véase el párrafo 151 *infra*.]

b) *Túnez (A/CONF.89/C.1/L.43)*

Agréguese, antes de las palabras "el número de bultos", la frase "todas las indicaciones necesarias sobre el carácter peligroso de las mercancías".

[Aprobada; véase el párrafo 152 *infra*.]

c) *Uganda (A/CONF.89/C.1/L.144)*

En el texto inglés, insértese la palabra "*and*" antes de la palabra "*all*".

[Rechazada; véase el párrafo 152 *infra*.]

d) *Mauricio (A/CONF.89/C.1/L.164)*

Insértense las palabras "las instrucciones especiales a los efectos del párrafo 5 del artículo 5" a continuación de las palabras "la naturaleza general de las mercancías".

[Rechazada; véase el párrafo 152 *infra*.]

e) *Brasil (A/CONF.89/C.1/L.174)*

Después de la palabra "peso", insértense las palabras "o las dimensiones de los bultos, o ambas cosas,".

[Retirada; véase el párrafo 152 *infra*.]

*Inciso* c) *del párrafo 1*

*República Democrática Alemana (A/CONF.89/C.1/L.92)*

Añádanse al final del inciso las palabras "si el nombre del porteador es incorrecto o está equivocado o no figure, se tendrá al armador por porteador."

[Retirada; véase el párrafo 154 *infra*.]

*Inciso* f) *del párrafo 1*

a) *Canadá (A/CONF.89/C.1/L.165)*

Suprímanse las palabras "y la fecha en que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en ese puerto".

[Rechazada; véase el párrafo 156 *infra*.]

b) *República Federal de Alemania (A/CONF.89/C.1/L.169)*

Modifíquese este inciso para que diga lo siguiente:

"*f*) El puerto de carga según el contrato de transporte;"

[Retirada; véase el párrafo 156 *infra*.]

*Inciso* k) *del párrafo 1*

a) *Japón (A/CONF.89/C.1/L.24)*

Suprímase este inciso.

[Retirada; véase el párrafo 158 *infra*.]

b) *Austria (A/CONF.89/C.1/L.101)*

Modifíquese este inciso para que diga lo siguiente:

"La indicación de si el flete es pagado de antemano o es pagadero en el lugar de destino."

[Rechazada; véase el párrafo 158 *infra*.]

c) *Venezuela (A/CONF.89/C.1/L.104)*

Modifíquese este inciso para que diga lo siguiente:

"*k*) El flete;".

[Retirada; véase el párrafo 158 *infra*.]

d) *Canadá (A/CONF.89/C.1/L.156)*

Modifíquese esta disposición para que incluya una

[1] Véase una nota explicativa sobre esta enmienda en el documento A/CONF.89/C.1/L.139, reproducido *infra* en el anexo al presente informe.

referencia a los gastos de sobrestadía, del modo siguiente:

"El flete o cualquier sobrestadía, en la medida en que deban ser pagados por el consignatario."

[Rechazada; véase el párrafo 158 *infra*.]

e) *India (A/CONF.89/C.1/L.168)*

Modifíquese este inciso para que diga lo siguiente:

"*k*) El flete; si el flete ha de ser pagado por el consignatario, deberá también hacerse constar así."

[Rechazada; véase el párrafo 158 *infra*.]

*Inciso* l) *del párrafo 1*

*Japón (A/CONF.89/C.1/L.24)*

Suprímase este inciso.

[Retirada; véase el párrafo 159 *infra*.]

*Nuevos incisos propuestos para el párrafo 1*

a) *Canadá (A/CONF.89/C.1/L.155/Corr.1)*

Agréguese el siguiente inciso inmediatamente después del inciso *m*):

"Una declaración expresa del carácter peligroso de las mercancías, si ha lugar".

[Remitida al Comité de Redacción; véase el párrafo 161 *infra*.]

*b*) *Portugal (A/CONF.89/C.1/L.161)*

Agréguese el siguiente inciso inmediatamente después del inciso i):

"La firma del cargador o de la persona que actúe en su nombre;".

[Rechazada; véase el párrafo 161 *infra*.]

c) *India (A/CONF.89/C.1/L.168)*

Agréguese el inciso siguiente:

"La fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el puerto de descarga, si ha sido expresamente convenido entre las partes."

[Aprobada; véase el párrafo 161 *infra*.]

*Párrafo 2*

*Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.163)*

Suprímanse las palabras "o unos buques".

[Retirada; véase el párrafo 162 *infra*.]

### C. Deliberaciones de la Primera Comisión

#### i) *Sesiones*

148. La Comisión examinó el artículo 15 en sus sesiones 20a. a 22a., celebradas el 20 y el 21 de marzo de 1978.

#### ii) *Examen*

*Párrafo 1 en conjunto*

149. En la 20a. sesión fue retirada la enmienda del Reino Unido. (A/CONF.89/C.1/L.163)

*Cláusula inicial del párrafo 1*

150. En las sesiones 20a. y 21a. fue aprobado el texto de la CNUDMI, con la salvedad de que el Comité de Redacción examinaría la cláusula inicial que para dicho párrafo se proponía en la enmienda del Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.163).

*Inciso* a) *del párrafo 1*

151. En la 20a. sesión fue rechazada la enmienda del Japón (A/CONF.89/C.1/L.24).

152. En la 21a. sesión la enmienda de Túnez (A/CONF.89/C.1/L.43) fue aprobada por 30 votos contra 22 y 14 abstenciones y remitida al Comité de Redacción para que éste la examinara junto con la enmienda del Canadá (A/CONF.89/C.1/L.155/Corr.1). Las enmiendas de Uganda (A/CONF.89/C.1/L.144) y Mauricio (A/CONF.89/C.1/L.164) fueron rechazadas, la enmienda del Brasil (A/CONF.89/C.1/L.174) fue retirada y el texto de la CNUDMI quedó aprobado, con las modificaciones introducidas.

*Inciso* b) *del párrafo 1*

153. En la 21a. sesión fue aprobado el texto de la CNUDMI.

*Inciso* c) *del párrafo 1*

154. En la 21a. sesión fue retirada la enmienda de la República Democrática Alemana (A/CONF.89/C.1/L.92) y quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

*Incisos* d) *y* e) *del párrafo 1*

155. En la 21a. sesión quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

*Inciso* f) *del párrafo 1*

156. En la 21a. sesión, la enmienda de la República Federal de Alemania (A/CONF.89/C.1/L.169) fue retirada en favor del Canadá (A/CONF.89/C.1/L.165). Esta última fue rechazada y el texto de la CNUDMI quedó aprobado.

*Incisos* g), h), i) *y* j) *del párrafo 1*

157. En la 21a. sesión quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

*Inciso* k) *del párrafo 1*

158. En la 21a. sesión fueron retiradas las enmiendas del Japón (A/CONF.89/C.1/L.24) y de Venezuela (A/CONF.89/C.1/L.104) y fue rechazada la enmienda de Austria (A/CONF.89/C.1/L.101). En la 22a. sesión, la enmienda del Canadá (A/CONF.89/C.1/L.156) fue rechazada por 32 votos contra 17 y 13 abstenciones y la enmienda de la India (A/CONF.89/C.1/L.168) fue rechazada por 35 votos contra 16 y 10 abstenciones, y quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

*Inciso* l) *del párrafo 1*

159. En la 22a. sesión, la enmienda del Japón (A/CONF.89/C.1/L.24) fue retirada y el texto de la CNUDMI fue aprobado.

*Inciso* m) *del párrafo 1*

160. En la 22a. sesión quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

*Nuevos incisos propuestos para el párrafo 1*

161. En la 22a. sesión, la propuesta del Canadá (A/CONF.89/C.1/L.155/Corr.1) fue remitida al Comité de Redacción para que éste la examinara junto con la enmienda de Túnez (A/CONF.89/C.1/L.43) relativa al inciso *a*), y la enmienda de Portugal (A/CONF.89/C.1/L.161) fue rechazada. La enmienda de la India (A/CONF.89/ C.1/L.168) fue aprobada y remitida al Comité de Redacción.

*Párrafo 2*

162. En la 22a. sesión fue retirada la enmienda del Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.163) y quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

*Párrafo 3*

163. En la 22a. sesión fue aprobado el texto de la CNUDMI.

### *Artículo 16*

#### A. Texto de la CNUDMI

164. El texto de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"*Artículo 16. 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 – u otra persona que expida el conocimiento de embarque en su nombre – sabe o 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 o esa otra persona hará incluir en el conocimiento de embarque una reserva en la que se especifiquen esas inexactitudes, los motivos de sospecha o la ausencia de medios razonables para verificar esos datos.

"2. Cuando el porteador u otra persona que expida el conocimiento de embarque en su nombre no haga constar en el conocimiento de embarque el estado aparente de las mercancías, se entenderá que ha indicado en el conocimiento de embarque que las mercancías estaban en buen estado aparente.

"3. Excepto en lo concerniente a los datos acerca de los cuales se 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 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. Un conocimiento de embarque en el que 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 15, o no se especifiquen derechos de almacenaje incurridos en el puerto de carga pagaderos por el consignatario, constituirá presunción, salvo prueba en contrario, de que el consignatario no tiene que pagar ningún flete ni derechos de almacenaje. Sin embargo, no se admitirá al porteador la prueba en contrario cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido a un tercero, incluso un consignatario, que haya procedido de buena fe basándose en la ausencia de tal indicación en el conocimiento de embarque."

#### B. Enmiendas

165. Presentaron enmiendas al artículo 16 Uganda, Francia, los Estados Unidos de América (propuesta verbal), el Japón, Austria, Venezuela, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y el Canadá.

166. Esas enmiendas eran las siguientes:

*Párrafo 2*

*Uganda (A/CONF. 89/C.1/L.145)*

En el texto inglés, a continuación de la palabra "*he*", sustitúyase "*is*" por "*shall be*".

[Remitida al Comité de Redacción; véase el párrafo 169 *infra*.]

*Párrafo 3*

*Francia (A/CONF. 89/C.1/L.81)*

Suprímanse en el inciso *b*) las palabras "incluido un consignatario".

[Retirada en favor de la propuesta verbal de los Estados Unidos de América; véase el párrafo 170 *infra*.]

*Párrafo 4*

a) *Japón (A/CONF.89/C.1/L.25)*

*Suprímase este párrafo.*

[Rechazada; véase el párrafo 171 *infra*.]

b) *Francia (A/CONF.89/C.1/L.81)*

Suprímanse las palabras "incluso un consignatario".

[Retirada; véase el párrafo 171 *infra*.]

c) *Austria (A/CONF.89/C.1/L.102)*

Sustitúyanse en la primera frase del párrafo las palabras "que el consignatario habrá de pagar flete" por las palabras "que el flete ha de pagarse en el lugar de destino".

[Retirada; véase el párrafo 171 *infra*]

d) *Venezuela (A/CONF.89/C.1/L.105)*

Suprímase la expresión "de otro modo".

[Retirada; véase el párrafo 171 *infra*.]

e) *Uganda (A/CONF.89/C.1/L.145)*

Insértese en el texto inglés, a continuación de la palabra "*or*", la palabra "*which*" y suprímase, al comienzo de la segunda frase, la palabra "*However*", para que la frase comience con la palabra "*Proof*".

[Remitida al Comité de Redacción; véase el párrafo 171 *infra*.]

f) *Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.175)*

Sustitúyase "o no se especifiquen derechos de almacenaje incurridos en el puerto de carga pagaderos por el consignatario" por "o en el que no se determine si las sobrestadías incurridas en el puerto de carga deben ser pagadas por el consignatario."

[Rechazada; véase el párrafo 171 *infra*.]

g) *Canadá (A/CONF.89/C.1/L.183)*

Insértese al comienzo del párrafo la palabra "expresamente" después de la palabra "indique".

[Rechazada; véase el párrafo 171 *infra*.]

*Propuesta de adición de un párrafo al artículo 16*

*Venezuela (A/CONF.89/C.1/L.105)*

Agréguese al artículo un párrafo 4 *bis* que diga:

"Si no hay indicación del flete, el porteador perderá el beneficio del límite de responsabilidad previsto en el artículo 6."

[Retirada; véase el párrafo 172 *infra*.]

### C. Deliberaciones de la Primera Comisión

#### i) *Sesiones*

167. La Primera Comisión examinó el artículo 16 en su 22a. sesión, celebrada el 21 de marzo de 1978.

#### ii) *Examen*

*Párrafo 1*

168. En la 22a. sesión quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

*Párrafo 2*

169. En la 22a. sesión, la enmienda de Uganda (A/CONF.89/C.1/L.145) fue remitida al Comité de Redacción y se aprobó el texto de la CNUDMI.

*Párrafo 3*

170. En la 22a. sesión, la enmienda de Francia (A/CONF.89/C.1/L.81) fue retirada en favor de una enmienda verbal propuesta por los Estados Unidos de América encaminada a sustituir en la versión inglesa las palabras "*any consignee*" por las palabras "*a consignee*", y quedó aprobado el texto de la CNUDMI con la propuesta estadounidense.

*Párrafo 4*

171. En la 22a. sesión, fueron retiradas las enmiendas de Austria (A/CONF.89/C.1/L.102) y de Venezuela (A/CONF.89/C.1/L.105), la enmienda de Francia (A/CONF.89/C.1/L.81) fue retirada en favor de una enmienda idéntica a la del párrafo 3, fueron rechazadas las enmiendas del Japón (A/CONF.89/C.1/L.25), del Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.175) y del Canadá (A/CONF.89/C.1/L.183), la enmienda de Uganda (A/CONF.89/C.1/L.145) fue remitida al Comité de Redacción y fue aprobado el texto de la CNUDMI.

*Nuevo párrafo*

172. En la 22a. sesión fue retirada la propuesta de Venezuela referente a la adición de un párrafo al artículo (A/CONF.89/C.1/L.105).

## *Artículo 17*

### A. Texto de la CNUDMI

173. El texto de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"*Artículo 17. Garantías por parte del cargador*

"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 toda pérdida que resulte de inexactitudes en 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. Las cartas de garantía o pactos en virtud de los cuales el cargador se comprometa a indemnizar al porteador de las pérdidas 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, serán nulos y no tendrán efecto alguno respecto de un tercero, incluso un consignatario, al que se haya transferido el conocimiento de embarque.

"3. Esas cartas de garantía o esos pactos serán válidos respecto del cargador, a menos que 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, tenga la intención de perjudicar a un tercero, incluso un consignatario, que actúe basándose en la descripción de las mercancías que se hace en el conocimiento de embarque. Si en ese último caso la reserva omitida se refiere a datos facilitados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque, el porteador no tendrá derecho a la indemnización del cargador prevista en el párrafo 1 del presente artículo.

"4. En el caso de fraude intencional 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 las pérdidas en que haya incurrido un tercero, incluso un consignatario, que haya obrado basándose en la descripción de las mercancías que se hacía en el conocimiento de embarque expedido."

B. ENMIENDAS

174. Presentaron enmiendas al artículo 17 el Japón, los Estados Unidos de América, Grecia, Francia, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, la República Federal de Alemania y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

175. Esas enmiendas eran las siguientes:

*Párrafo 2*

a) *Japón (A/CONF.89/C.1/L.26)*

Suprímase este párrafo.

[Rechazada; véase el párrafo 178 *infra*.]

b) *Estados Unidos de América (A/CONF.89/C.1/L.67)*

Redáctese el párrafo de la manera siguiente:

"2. Las cartas de garantía o pactos en virtud de los cuales el cargador se comprometa a indemnizar al porteador de las pérdidas que resulten de la emisión 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, serán nulos y sin efecto respecto de un tercero, incluso el consignatario, que haya actuado de buena fe confiando en la descripción de las mercancías hecha en el conocimiento, y respecto de ese demandante de buena fe, en cuanto a las pérdidas sufridas por confiar en la descripción del conocimiento de embarque, el porteador no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el presente Convenio."

[Retirada; véase el párrafo 178 *infra*.]

*Párrafo 3*

a) *Grecia (A/CONF.89/C.1/L.11)*

Suprímase este párrafo.

[Rechazada; véase el párrafo 179 *infra*.]

b) *Japón (A/CONF.89/C.1/L.26)*

Suprímase este párrafo.

[Rechazada; véase el párrafo 179 *infra*.]

c) *Estados Unidos de América (A/CONF.89/C.1/L.67)*

Suprímase este párrafo.

[Rechazada; véase el párrafo 179 *infra*.]

d) *Francia (A/CONF.89/C.1/L.82)*

Suprímanse las palabras "incluso un consignatario".

[Retirada; véase el párrafo 179 *infra*.]

e) *Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.176)*

Suprímase la última frase de este párrafo.

[Retirada; véase el párrafo 179 *infra*.]

f) *Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (A/CONF.89/C.1/L.185)*

Suprímase el párrafo.

[Rechazada; véase el párrafo 179 *infra*.]

*Párrafo 4*

a) *Grecia (A/CONF.89/C.1/L.11)*

Suprímase este párrafo.

[Rechazada; véase el párrafo 180 *infra*.]

b) *Japón (A/CONF.89/C.1/L.26)*

Suprímase este párrafo.

[Rechazada; véase el párrafo 180 *infra*.]

c) *Estados Unidos de América (A/CONF.89/C.1/L.67)*

Suprímase este párrafo.

[Retirada; véase el párrafo 180 *infra*.]

d) *Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (A/CONF.89/C.1/L.185)*

Suprímase el párrafo.

[Rechazada; véase el párrafo 180 *infra*.]

*Propuestas relativas a la adición de párrafos*

*Alemania, República Federal de (A/CONF.89/C.1/L.170)*

Agréguese al artículo 17 un nuevo párrafo que diga lo siguiente:

"El porteador no será responsable en ningún caso de la pérdida o el daño causados a las mercancías o en relación con éstas si el cargador ha proporcionado deliberadamente información errónea sobre la naturaleza o el valor de las mercancías en el conocimiento de embarque."

[Rechazada; véase el párrafo 181 *infra*.]

C. DELIBERACIONES DE LA PRIMERA COMISIÓN

i) *Sesiones*

176. La Primera Comisión examinó el artículo 17 en su 23a. sesión, celebrada el 22 de marzo de 1977.

*Párrafo 1*

177. En la 23a. sesión quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

*Párrafo 2*

178. En la 23a. sesión, la enmienda de los Estados Unidos (A/CONF.89/C.1/L.67) fue retirada, y la Comisión, por 55 votos contra 5 y 6 abstenciones, decidió retener el contenido esencial del texto de este párrafo preparado por la CNUDMI y no adoptar la propuesta del Japón (A/CONF.89/C.1/L.26) encaminada a suprimir el párrafo.

*Párrafo 3*

179. En la 23a. sesión fueron retiradas las enmiendas de los Estados Unidos de América (A/CONF.89/C.1/L.67), Francia (A/CONF.89/C.1/L.82) y el Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.176), y la

Comisión, por 42 votos contra 19 y 6 abstenciones, decidió retener el contenido esencial del texto de este párrafo preparado por la CNUDMI y no adoptar las propuestas de Grecia (A/CONF.89/C.1/L.11), del Japón (A/CONF.89/C.1/L.26) y de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (A/CONF.89/C.1/L.185) de que se suprimiese el párrafo. En esa misma sesión la Comisión decidió sustituir en el texto inglés las palabras "*any consignee*" por las palabras "*a consignee*", como en el caso de los párrafos 3 y 4 del artículo 16 y, con sujeción a ese cambio, aprobó el texto preparado por la CNUDMI.

*Párrafo 4*

180. En la 23a. sesión, el representante de los Estados Unidos de América retiró su propuesta (A/CONF.89/C.1/L.67), y la Comisión, por 42 votos contra 19 y 6 abstenciones, decidió retener el contenido esencial de este párrafo preparado por la CNUDMI y no adoptar las propuestas de Grecia (A/CONF.89/C.1/L.11), del Japón (A/CONF.89/C.1/L.26) y de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (A/CONF.89/C.1/L.185) de que se suprimiese el párrafo.

*Propuestas relativas a la adición de párrafos*

181. En la 23a. sesión fue rechazada la propuesta de la República Federal de Alemania relativa a la adición de un párrafo.

### *Artículo 18*

#### A. Texto de la CNUDMI

182. El texto de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"*Artículo 18. 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, ese 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."

#### B. Enmiendas

183. Presentaron enmiendas al artículo 18 la República Democrática Alemana, Polonia, la República Federal de Alemania y el Canadá.

184. Esas enmiendas eran las siguientes:

a) *República Democrática Alemana (A/CONF.89/C.1/L.93)*

i) Compléntese el texto actual del artículo de manera que comience con las palabras "Cuando el porteador extienda, con aprobación del cargador . . .";

ii) Añádanse al artículo los párrafos siguientes:

"2. El porteador entregará las mercancías al consignatario designado en el documento.

"3. El cargador mantendrá el derecho de disposición sobre las mercancías hasta que hayan llegado al puerto de destino, a menos que haya transferido anticipadamente este derecho por escrito y sin reservas al consignatario o a cualquier otra persona y que haya comunicado dicha transferencia al porteador."

[Retirada; véase el párrafo 188 *infra*.]

b) *Polonia (A/CONF.89/C.1/L.159)*

Redáctese el artículo como sigue:

"Cuando el porteador extienda un documento distinto del conocimiento de embarque para que haga prueba del recibo de las mercancías que hayan de transportarse, ese documento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías tal como aparecen descritas en ese documento."

[Aprobada con una enmienda verbal: véanse los párrafos 187 y 188 *infra*.]

c) *República Federal de Alemania (A/CONF.89/C.1/L.171)*

Suprímase este artículo.

[Retirada; véase el párrafo 188 *infra*.]

d) *Canadá (A/CONF.89/C.1/L.182)*

Suprímase este artículo.

[Retirada; véase el párrafo 186 *infra*.]

#### C. Deliberaciones de la Primera Comisión

i) *Sesiones*

185. La primera Comisión examinó el artículo 18 en sus sesiones 23a. y 24a., celebradas el 22 de marzo de 1978.

ii) *Examen*

186. En la 23a. sesión, la enmienda del Canadá (A/CONF.89/C.1/L.182) fue retirada en favor de la enmienda de la República Federal de Alemania (A/CONF.89/C.1/L.171).

187. En la 24a. sesión, la enmienda de Polonia (A/CONF.89/C.1/L.159) fue verbalmente modificada de la manera siguiente:

"Cuando el porteador extienda un documento distinto del conocimiento de embarque para que haga prueba del recibo de las mercancías que hayan de transportarse, ese documento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que se ha celebrado el contrato de transporte y de que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías tal como aparecen descritas en ese documento."

188. En la 24a. sesión, las enmiendas de la República Democrática Alemana (A/CONF.89/C.1/L.93) y de la República Federal de Alemania (A/CONF.89/C.1/L.171) fueron retiradas, y el texto reproducido en el párrafo 187 *supra* quedó aprobado por 21 votos contra 15 y 34 abstenciones.

### *Artículo 19*

#### A. Texto de la CNUDMI

189. El texto de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"*Artículo 19. Aviso de pérdida, daños o demora*

"1. A menos que el consignatario dé al porteador aviso de pérdida o daño por escrito especificando la naturaleza general de dicha pérdida o daño, a más tardar el día siguiente al de la entrega de las mercancías al consignatario, esa entrega establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que la entrega de las mercancías por el porteador se hizo tal como aparecen descritas en el documento de transporte y, si no se hubiese expedido ese documento, en buenas condiciones.

"2. Cuando las pérdidas o daños no sean aparentes, se aplicarán según corresponda las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo, si no se ha dado aviso por escrito dentro de un plazo de 15 días consecutivos contado a partir del día siguiente al de la entrega de las mercancías al consignatario.

3. Si en el momento de la entrega al consignatario el estado de las mercancías ha sido objeto de un examen o inspección conjuntos por las partes, no se requerirá el aviso por escrito de las pérdidas o daños que se hayan comprobado en tal examen o inspección.

"4. En caso de pérdida o daños ciertos o presuntos, el porteador y el consignatario se darán todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos.

"5. No se pagará ninguna compensación por demora en la entrega a menos que se haya dado aviso por escrito al porteador dentro de un plazo de veintiún días consecutivos contado a partir del día siguiente al de la entrega de las mercancías al consignatario.

"6. Si las mercancías han sido entregadas por un porteador efectivo, todo aviso que se dé al porteador efectivo en virtud del presente artículo tendrá el mismo efecto que tendría si hubiera sido dado al porteador, y todo aviso que se dé al porteador también tendrá el mismo efecto que tendría si hubiera sido dado al porteador efectivo."

### B. Enmiendas

190. Presentaron enmiendas al artículo 19 el Japón, los Estados Unidos de América, Uganda, Grecia, Túnez, Bulgaria, Yugoslavia, la República Unida de Tanzanía, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, el Canadá y el Pakistán.

191. Esas enmiendas eran las siguientes:

*Párrafo 1*

a) *Japón (A/CONF.89/C.1/L.27)*

Modifíquese el párrafo en la forma siguiente:

"1. A menos que el consignatario dé por escrito al porteador aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, a más tardar en la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en su poder o, en caso de que tal aviso se dé verbalmente, a menos que se envíe al porteador una confirmación por escrito dentro de las 24 horas siguientes al aviso verbal, el hecho de que las mercancías se hayan puesto en poder del consignatario establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el documento de transporte o, si no se hubiere extendido ese documento, en buen estado."

[Rechazada; véase el párrafo 193 *infra*.]

b) *Estados Unidos (A/CONF.89/C.1/L.68)*

i) Sustitúyase, en el texto inglés, las palabras "*handed over to the consignee*", por las palabras "*delivered to the consignee*";

ii) Sustitúyanse las palabras "en buenas condiciones" por las palabras "en buen estado aparente".

[Retirada; véase el párrafo 193 *infra*.]

c) *Uganda (A/CONF.89/C.1/L.152)*

Introdúzcanse las siguientes modificaciones:

i) En el texto inglés, al comienzo de párrafo, sustitúyase la palabra "*be*" por la palabra "*is*";

ii) Sustitúyanse las palabras "documento de transporte" por "conocimiento de embarque";

iii) Al final del párrafo sustitúyase la palabra "documento" por las palabras "conocimiento de embarque".

[Remitida al Comité de Redacción la enmienda rechazadas las enmiendas ii) y iii); véase el párrafo 1 *infra*.]

*Párrafo 2*

a) *Grecia (A/CONF.89/C.1/L.12)*

Sustitúyase el plazo de 15 días previsto en este párrafo por un plazo de 6 días.

[Rechazada; véase el párrafo 194 *infra*.]

b) *Japón (A/CONF.89/C.1/L.27)*

Sustitúyase el plazo de 15 días previsto en este párrafo por un plazo de 10 días.

[Rechazada; véase el párrafo 194 *infra*.]

c) *Túnez (A/CONF.89/C.1/L.44)*

Sustitúyase el plazo de 15 días previsto en este párrafo por un plazo de 7 días.

[Rechazada; véase el párrafo 194 *infra*.]

d) *Estados Unidos (A/CONF.89/C.1/L.68)*

Sustitúyanse, en el texto inglés, las palabras "*handed over to the consignee*" por las palabras "*delivered to the consignee*".

[Retirada; véase el párrafo 194 *infra*.]

e) *Bulgaria (A/CONF.89/C.1/L.136)*

Sustitúyase el plazo de 15 días previsto en este párrafo por un plazo de 10 días.

[Rechazada; véase el párrafo 194 *infra*.]

f) *Yugoslavia (A/CONF.89/C.1/L.146)*

Sustitúyase el plazo de 15 días previsto en este párrafo por un plazo de 7 días.

[Rechazada; véase el párrafo 194 *infra*.]

*Párrafo 3*

a) *República Unida de Tanzanía (A/CONF.89/C.1/L.137)*

Modifíquese el texto inglés de este párrafo en la forma siguiente:

"3. *If the state of the goods at the time they were handed over to the consignee has been the subject of joint survey or inspection . . .*".

[Remitida al Comité de Redacción; véase el párrafo 195 *infra*.]

b) *Uganda (A/CONF.89/C.1/L.152)*

"Sustitúyase la palabra "partes" por las palabras "el porteador y el consignatario, sus empleados o agentes".

[Remitida al Comité de Redacción; véase el párrafo 195 *infra*.]

*Párrafo 5*

a) *Grecia (A/CONF.89/C.1/L.12)*

Sustitúyase el plazo de 21 días previsto en el artículo por un plazo de 10 ó 15 días.

[Retirada; véase el párrafo 197 *infra*.]

b) *Noruega (A/CONF.89/C.1/L.46)*

Modifíquese el final de párrafo de la manera siguiente:

". . . dentro de dos semanas (tres semanas, respectivamente) a partir del día de entrega de las mercancías al consignatario."

[Retirada; véase el párrafo 197 *infra*.]

c) *Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.78)*

Suprímase este párrafo.

[Decisión aplazada; véase el párrafo 197 *infra*.]

d) *Canadá (A/CONF.89/C.1/L.181)*

Sustitúyase el plazo de 21 días previsto en el artículo por un plazo de 60 días.

[Aprobada; véase el párrafo 197 *infra*.]

*Propuesta relativa a la adición de un párrafo*

*Pakistán (A/CONF.89/C.1/L.190)*

Añádase el nuevo párrafo 7 siguiente:

"7. A menos que el porteador, o una persona que actúe en su nombre, dé por escrito al cargador aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, dentro de los quince días siguientes a la fecha de tal pérdida o daño o de la entrega de las mercancías por el porteador con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 4, se presumirá que el porteador no ha sufrido pérdida o daño causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes."

[Aprobada en principio; véase el párrafo 199 *infra*.]

## C. Deliberaciones de la Primera Comisión

### i) Sesiones

192. La Primera Comisión examinó el artículo 19 en sus sesiones 25a. y 26a., celebradas el 23 de marzo de 1978, y en sus sesiones 32a., 33a., y 35a., celebradas el 27 y el 28 de marzo de 1978.

### ii) *Examen*

*Párrafo 1*

193. En la 25a. sesión, la enmienda del Japón (A/CONF.89/C.1/L.27) fue rechazada por 46 votos contra 7 y 9 abstenciones. La enmienda de los Estados Unidos (A/CONF.89/C.1/L.68) fue retirada. La enmienda de Uganda (A/CONF.89/C.1/L.152), encaminada a sustituir la palabra "*be*" que figura al comienzo del párrafo el texto inglés por la palabra "*is*" fue remitida al Comité de Redacción, y fueron rechazadas las otras propuestas que contenía. Quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

*Párrafo 2*

194. En la 25a. sesión fueron rechazadas las enmiendas de Grecia (A/CONF.89/C.1/L.12), Japón (A/CONF.89/C.1/L.27), Túnez (A/CONF.89/C.1/L.44), Bulgaria (A/CONF.89/C.1/L.136) y Yugoslavia (A/CONF.89/C.1/L.146); fue retirada la propuesta de los Estados Unidos (A/CONF.89/C.1/L.68) y quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

*Párrafo 3*

195. En la 25a. sesión, las enmiendas de la República Unida de Tanzanía (A/CONF.89/C.1/L.137) y Uganda (A/CONF.89/C.1/L.152) fueron remitidas al Comité de Redacción y quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

*Párrafo 4*

196. En la 25a. sesión quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

*Párrafo 5*

197. En la 25a. sesión fue retirada la enmienda de Grecia (A/CONF.89/C.1/L.12) y fue aprobada la enmienda del Canadá (A/CONF.89/C.1/L.181) por 32 votos contra 27 y 9 abstenciones. La decisión sobre la enmienda del Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.78) fue aplazada hasta que la Comisión se hubiese pronunciado acerca del artículo 5. En la 35a. sesión fue retirada esta enmienda del Reino Unido.

*Párrafo 6*

198. En la 25a. sesión quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

*Propuesta relativa a la adición de un párrafo*

199. En la 26a. sesión fue aprobada en principio la enmienda del Pakistán (A/CONF.89/C.1/L.190) por 27 votos contra 19 y 19 abstenciones, y el texto de la enmienda fue remitido a un Grupo de Trabajo formado por los representantes de Australia, Finlandia, Kenya, Pakistán, Polonia y Singapur para que elaborara un texto que tuviera en cuenta las observaciones formuladas acerca de la enmienda durante las deliberaciones de la Comisión. En la 32a. sesión, el Grupo de Trabajo presentó a la Primera Comisión el siguiente texto para el nuevo párrafo (A/CONF.89/C.1/L.199):

"7. Si el porteador o el porteador efectivo no dan por escrito al cargador aviso de pérdida o daño,

especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, dentro de los 90 días siguientes al hecho que causó tal pérdida o daño o a la fecha de entrega de las mercancías de conformidad con el párrafo 2 del artículo 4, si esta fecha es posterior, se presumirá, salvo prueba en contrario, que el porteador o el porteador efectivo no ha sufrido pérdida o daño causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes."

200. En la 33a. sesión fue rechazado el texto del Grupo de Trabajo por 28 votos contra 24 y 8 abstenciones. La Comisión estableció entonces un Grupo de Trabajo *ad hoc* integrado por los representantes de Filipinas, la India, el Pakistán, Polonia, Sierra Leona y Suecia para que elaborara otro texto. El Grupo de Trabajo *ad hoc* propuso el texto siguiente (A/CONF.89/C.1/L.214):

"7. Si el porteador o el porteador efectivo no dan por escrito al cargador aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, dentro de los 90 días siguientes a la fecha en que se produjo tal pérdida o daño o a la fecha de entrega de la mercancías de conformidad con el párrafo 2 del artículo 4, si esta fecha es posterior, se presumirá, salvo prueba en contrario, que el porteador o el porteador efectivo no ha sufrido pérdida o daño causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes."

201. En la 35a. sesión fue aprobado este texto como párrafo 7 de este artículo por 25 votos contra 22 y 19 abstenciones.

202. En la 26a. sesión, la Comisión estableció un Grupo de Trabajo *ad hoc*, compuesto por los representantes de los Estados Unidos de América, México, la República Federal de Alemania, Uganda y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, para que elaborara el texto de una propuesta de adición de un párrafo 8. El Grupo de Trabajo *ad hoc* propuso el texto siguiente (A/CONF.89/C.1/L.198):

"8. A efectos de este artículo, se considerará que el aviso dado a una persona que actúe en nombre del porteador o del porteador efectivo, incluido el capitán u otro oficial del buque, o a una persona que actúe en nombre del cargador, se ha dado al porteador, al porteador efectivo o al cargador, respectivamente."

203. En la 33a. sesión, la Comisión examinó, pero no aprobó ese texto y estableció un Grupo de Trabajo *ad hoc*, integrado por los representantes de la India, Italia, Liberia y la República Federal de Alemania, para que presentara un nuevo texto, teniendo en cuenta las observaciones formuladas durante el debate de la Comisión. Ese Grupo de Trabajo *ad hoc* presentó el texto siguiente a la Comisión (A/CONF.89/C.1/L.213):

"8. A los efectos de este artículo, se considerará que el aviso dado a una persona que actúe en nombre del porteador o del porteador efectivo, incluido el capitán o el oficial que esté al mando del buque, o a una persona que actúe en nombre del cargador se ha dado al porteador, al porteador efectivo o al cargador, respectivamente."

204. En la 35a. sesión, la Comisión aprobó ese texto como nuevo párrafo 8 de este artículo.

### *Artículo 20*

#### A. Texto de la CNUDMI

205. El texto de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"*Artículo 20. Prescripción de las acciones*

"1. Toda acción relativa al transporte con arreglo al presente Convenio prescribirá si no se ha iniciado un procedimiento ante los tribunales judiciales o arbitrales dentro del plazo de dos años.

"2. El plazo de prescripción comenzará el día en que el porteador entregue las mercancías o parte de ellas, y, en los casos en que no se entreguen mercancías, el último día en que deban entregarse.

"3. El día en que comienza el plazo de prescripción no estará incluido en el plazo.

"4. La persona a quien se oponga una reclamación podrá, en cualquier momento durante el plazo de prescripción, prorrogarlo mediante declaración por escrito hecha al reclamante. Dicha declaración podrá ser reiterada.

"5. La acción de indemnización de una persona considerada responsable podrá ejercerse incluso después de expirado el plazo de prescripción establecido en los párrafos precedentes, siempre que se ejerza dentro del plazo previsto por la ley del Estado en que se inicie el procedimiento. Ello no obstante, el plazo concedido no será nunca inferior a 90 días a partir del día en que la persona que ejerza la acción de indemnización haya llegado a un acuerdo sobre la reclamación o se le haya notificado la acción entablada contra ella."

#### B. Enmiendas

206. Presentaron enmiendas al artículo 20 Grecia, el Japón, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y Noruega.

207. Esas enmiendas eran las siguientes:

*Párrafo 1*

a) *Grecia (A/CONF.89/C.1/L.13) y Japón (A/CONF.89/C.1/L.28)*

Redúzcase de dos a un año el plazo de prescripción establecido en el párrafo.

[Retirada; véase el párrafo 209 *infra*.]

b) *Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.177)*

Modifíquese el párrafo de la siguiente manera:

"Toda acción relativa al transporte de mercancías en virtud del presente Convenio prescribirá si no se ha promovido un procedimiento judicial o arbitral dentro de un plazo de un año, o de dos años si dentro de ese

plazo de un año el reclamante notifica por escrito al presunto responsable su intención de presentar una reclamación, aportando precisiones suficientes sobre el contenido de la reclamación."

[Rechazada; véase el párrafo 209 *infra*.]

*Propuesta relativa a la adición de un artículo 20* bis

*Noruega (A/CONF.89/C.1/L.46)*

Insértese un artículo 20 *bis* titulado "Cómputo de los plazos":

"1. Los plazos que se indican en el presente Convenio se computarán de conformidad con lo dispuesto en este artículo.

"2. Los plazos expresados en semanas serán computados de manera que concluyan en la medianoche del día correspondiente al día de la semana en que comenzaron a correr.

"3. Los plazos expresados en meses o años serán computados de manera que concluyan en la medianoche del día correspondiente a la fecha en que comenzaron a correr. Si no hay tal fecha en el mes de que se trate, expirarán en la medianoche del último día del último mes del plazo.

"4. Si el último día del plazo es feriado o inhábil para actuaciones judiciales, y en él no se despachan los asuntos corrientes en la jurisdicción en que haya de realizarse el acto pertinente, el plazo se prolongará hasta el final del primer día hábil siguiente en el que pueda realizarse normalmente el acto pertinente en dicha jurisdicción. En lo que respecta a las medidas adoptadas de conformidad con el artículo 20, la jurisdicción competente a efectos de este párrafo será la jurisdicción en que el demandante promueva el procedimiento."

[Retirada: véase el párrafo 211 *infra*.]

### C. Deliberaciones de la Primera Comisión

#### i) *Sesiones*

208. La Primera Comisión examinó esas enmiendas en su 26a. sesión, celebrada el 23 de marzo de 1978.

#### ii) *Examen*

*Párrafo 1*

209. En la 26a. sesión fueron retiradas las enmiendas de Grecia (A/CONF.89/C.1/L.13) y del Japón (A/CONF.89/C.1/L.28). La enmienda del Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.177) fue rechazada por 47 votos contra 13 y 3 abstenciones, y quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

*Párrafos 2, 3, 4 y 5*

210. En la 26a. sesión quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

*Propuesta relativa a la adición de un artículo 20* bis

211. En la 26a. sesión fue retirada la enmienda de Noruega (A/CONF.89/C.1/L.46).

*Artículo 21*

### A. Texto de la CNUDMI

212. El texto de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"*Artículo 21. Jurisdicción*

"1. En todo procedimiento judicial relativo al transporte de mercancías con arreglo al presente Convenio el demandante podrá, a su opción, entablar la demanda ante un tribunal que, conforme al derecho del Estado* en que esté situado el tribunal, sea competente y dentro de cuya jurisdicción esté situado uno de los lugares o puertos siguientes:

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

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

"*c*) El puerto de carga o el puerto de descarga;

"*d*) Cualquier otro lugar designado con ese objeto en el contrato de transporte.

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

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

"3. No podrá incoarse ningún procedimiento judicial en relación con el contrato de transporte en un lugar distinto de los especificados en el párrafo 1 ó 2 del presente artículo. Las disposiciones de este párrafo no constituirán óbice para la jurisdicción de los Estados contratantes en relación con medidas provisionales o cautelares.

"4. *a*) Cuando se haya interpuesto una acción ante un tribunal competente con arreglo al párrafo 1 ó 2 del presente artículo, o cuando tal tribunal haya dictado fallo, no podrá iniciarse ninguna nueva acción entre las mismas partes y por las mismas razones a menos que el fallo dictado por el tribunal ante el que se

* Un número considerable de delegaciones en la CNUDMI se pronunciaron a favor de agregar la palabra "Contratante" después de "Estado".

planteó la primera acción no pueda ejecutarse en el país en que se entable el nuevo procedimiento.

"*b*) A los efectos del presente artículo no se considerará que la solicitud de medidas en orden a la ejecución de un fallo equivale a entablar una nueva acción.

"*c*) A los efectos del presente artículo no se considerará que el traslado de una acción a otro tribunal del mismo país equivale a entablar una nueva acción.

"5. No obstante lo dispuesto en los párrafos precedentes, surtirá efecto todo acuerdo concluido por las partes, después de formularse una reclamación basada en el contrato de transporte, en el que se designe el lugar en que el demandante pueda entablar la acción."

### B. Enmiendas

213. Presentaron enmiendas al artículo 21 la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, el Japón, Túnez, la República Democrática Alemana, Turquía, los Estados Unidos de América, la República Federal de Alemania, Bulgaria, el Canadá, Uganda, Grecia, la Argentina y Liberia.

214. Esas enmiendas eran las siguientes:

*Artículo en su totalidad*

*Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (A/CONF.89/C.1/L.188):*

Suprímase el artículo.

[Rechazada; véase el párrafo 216 *infra*.]

*Párrafo 1*

a) *Japón (A/CONF.89/C.1/L.29)*

Insértese la palabra "Contratante" a continuación de la palabra "Estado".

[Rechazada; véase el párrafo 217 *infra*.]

b) *Túnez (A/CONF.89/C.1/L.45)*

Agréguese la palabra "Contratante" a continuación de la palabra "Estado".

[Retirada; véase el párrafo 217 *infra*.]

c) *República Democrática Alemana (A/CONF.89/C.1/L.94)*

Añádanse a este párrafo las palabras "salvo que las partes hayan convenido en otra cosa" y, en consecuencia, suprímanse los incisos *b*) y *d*).

[Retirada; véase el párrafo 217 *infra*.]

d) *Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (A/CONF.89/C.1/L.188)*

Establézcase en este párrafo "el principio de la prioridad de la jurisdicción contractual, en la forma que se sugiere en el documento A/CONF.89/C.1/L.94". (Véase el inciso *c*) *supra*.

[Retirada; véase el párrafo 217 *infra*.]

e) *Turquía (A/CONF.89/C.1/L.192)*

Agréguense los incisos siguientes:

"*e*) El tribunal del lugar del embargo del buque o de las mercancías;

*f*) El tribunal del puerto de matrícula del buque;

*g*) El tribunal que ha dictado las medidas provisionales o cautelares."

[Rechazada; véase el párrafo 217 *infra*.]

*Párrafo 2*

a) *Japón (A/CONF.89/C.1/L.29)*

Suprímase el párrafo.

[Rechazada; véase el párrafo 218 *infra*.]

b) *Estados Unidos de América (A/CONF.89/C.1/L.69)*

En la primera frase del inciso *a*) sustitúyanse las palabras "los tribunales de cualquier puerto" por las palabras "los tribunales de cualquier puerto o lugar".

[Remitida al Comité de Redacción; véase el párrafo 218 *infra*.]

c) *República Federal de Alemania (A/CONF.89/C.1/L.172)*

Modifíquese el inciso *a*) para que diga lo siguiente:

"2. *a*) No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, la acción podrá ejercitarse ante los tribunales de cualquier puerto de un Estado contratante en el que el buque que efectúe el transporte o cualquier otro buque del mismo dueño o dueños haya sido legalmente embargado de conformidad con la ley aplicable de ese Estado, si dichos tribunales son competentes en virtud de la ley interna del Estado en que se ha practicado el embargo."

[Rechazada; véase el párrafo 218 *infra*.]

d) *Bulgaria (A/CONF.89/C.1/L.187)*

i) Modifíquese la primera frase del inciso *a*) en la forma siguiente:

"2 *a*) No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, la accion podrá ejercitarse ante los tribunales de cualquier puerto de un Estado contratante en el que el transporte haya sido interrumpido por cualesquiera circunstancias no reguladas por el presente Convenio . . . ' '

[Rechazada; véase el párrafo 218 *infra*.]

ii) Modifíquese el inciso *b*) en la forma siguiente:

"2 *b*) El tribunal que conozca del caso resolverá toda cuestión relativa a la prestación de la fianza."

[Rechazada; véase el párrafo 218 *infra*.]

e) *Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (A/CONF.89/C.1/L.188)*

i) Suprímase el párrafo.

[Rechazada; véase el párrafo 218 *infra*.]

ii) Si no se aprueba la propuesta precedente, modifíquese la primera frase del inciso *a*) del modo siguiente:

"No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, la acción podrá ejercitarse ante los tribunales de cualquier puerto de un Estado Contratante en el que el buque que efectúe el transporte o cualquier otro buque del mismo dueño o dueños haya sido legalmente embargado de

conformidad con el derecho internacional y la ley aplicable de ese Estado."

[Aprobada en principio, remitida a un grupo de trabajo *ad hoc*; véase el párrafo 218 *infra*.]

f) *Canadá (A/CONF.89/C.1/L.197)*

Suprímase, en el inciso *a*), la palabra "Contratante" después de la palabra "Estado".

[Rechazada; véase el párrafo 218 *infra*.]

*Párrafo 3*

*Japón (A/CONF.89/C.1/L.29)*

Suprímanse los términos "ó 2" en la primera frase del párrafo.

[Retirada; véase el párrafo 220 *infra*.]

*Párrafo 4*

a) *Japón (A/CONF.89/C.1/L.29)*

Suprímanse los términos "ó 2" en la primera frase del párrafo.

[Retirada; véase el párrafo 221 *infra*.]

b) *Uganda (A/CONF.89/C.1/L.150)*

Al comienzo del inciso *a*) sustitúyase, en la versión inglesa, la palabra "*judgement*" por "*judgment*".

[Retirada; véase el párrafo 221 *infra*.]

c) *Turquía (A/CONF.89/C.1/L.192)*

En el inciso *a*) suprímanse las palabras "a menos que el fallo . . . el nuevo procedimiento" y suprímanse también los incisos *b*) y *c*).

[Retirada; véase el párrafo 221 *infra*.]

*Párrafo 5*

a) *Grecia (A/CONF.89/C.1/L.14)*

Suprímanse las palabras "después de formularse una reclamación basada en el contrato de transporte", e intercálese la palabra "exclusivamente" entre las palabras "pueda" y "entablar".

[Retirada; véase el párrafo 222 *infra*.]

b) *Turquía (A/CONF.89/C.1/L.192)*

Agréguense al final del párrafo las palabras "a condición de que la ley de ese lugar autorice tal elección mediante acuerdo".

[Retirada; véase el párrafo 222 *infra*.]

*Propuestas relativas a la adición de párrafos*

a) *Argentina (A/CONF.89/C.1/L.195)*

Inclúyase como párrafo 5 el siguiente texto antes del párrafo 5 actual, que pasará a ser párrafo 6:

"El consignatario podrá obtener la radicación del juicio en la jurisdicción de los tribunales del puerto de descarga en el caso de que fuera demandado en relación con el contrato de transporte, en otra jurisdicción."

[Rechazada; véase el párrafo 223 *infra*.]

b) *Liberia (A/CONF.89/C.1/L.180)*

Inclúyase el nuevo párrafo siguiente en el artículo 21:

"No podrá ejercitarse directamente ninguna acción contra un asegurador de la responsabilidad del porteador en virtud de una reclamación comprendida en el ámbito del presente Convenio, a menos que, para oponerse a tal acción, el asegurador pueda acogerse a las disposiciones del presente Convenio en la misma medida que el porteador."

[Retirada; véase el párrafo 223 *infra*.]

## C. Deliberaciones de la Primera Comisión

### i) *Sesiones*

215. La Primera Comisión examinó el artículo 21 en sus sesiones 27a. y 28a., celebradas el 24 de marzo de 1978, y en sus sesiones 29a. y 35a., celebradas el 25 y el 28 de marzo de 1978.

### ii) *Examen*

*Artículo en su totalidad*

216. En la 27a. sesión, la propuesta de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas de que se suprimiera este artículo (A/CONF.89/C.1/L.188) fue rechazada por 50 votos contra 11 y 7 abstenciones.

*Párrafo 1*

217. En la 27a. sesión fueron retiradas las enmiendas de la República Democrática Alemana (A/CONF.89/C.1/L.94) y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (A/CONF.89/C.1/L.188). En la 28a. sesión, las enmiendas de Túnez (A/CONF.89/C.1/L.45) fueron retiradas, la enmienda de Turquía (A/CONF.89/C.1/L.192) fue rechazada, la enmienda del Japón (A/CONF.89/C.1/L.29) fue rechazada por 47 votos contra 11 y 6 abstenciones y quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

*Párrafo 2*

218. En la 28a. sesión, la enmienda del Japón (A/CONF.89/C.1/L.29) fue rechazada por 43 votos contra 11 y 9 abstenciones y la enmienda de Bulgaria (A/CONF.89/C.1/L.187) fue rechazada por 50 votos contra 7 y 9 abstenciones. En esa misma sesión, fue rechazada la propuesta de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (A/CONF.89/C.1/L.188) de que se suprimiera este párrafo, pero la variante de enmienda fue aprobada en principio y remitida a un Grupo de Trabajo *ad hoc* integrado por los representantes de Argelia, Estados Unidos de América, India, Japón, Noruega y Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas para que formulara recomendaciones sobre una redacción adecuada. En la 29a. sesión, la enmienda de los Estados Unidos de América (A/CONF.89/C.1/L.69) fue remitida al Comité de Redacción, la enmienda de la República Federal de Alemania (A/CONF.89/C.1/L.172) fue rechazada por 33 votos contra 8 y 21 abstenciones y la enmienda del Canadá (A/CONF.89/C.1/L.197) fue rechazada por 39 votos contra 9 y 17 abstenciones. En esa misma sesión, se creó un Grupo de Trabajo *ad hoc* integrado por los representantes de los Estados Unidos de América, Liberia y Sierra Leona, encargado de formular recomendaciones sobre la redacción apropiada para expresar el derecho concedido a un demandado en el párrafo 2 de que se traslade la acción de una jurisdicción a otra. Dicho Grupo de Trabajo *ad hoc* presentó el siguiente

texto, en sustitución del texto actual del inciso *c*) del párrafo 4 de este artículo (A/CONF.89/C.1/L.208):

"A los efectos de este artículo, el traslado de una acción a otro tribunal del mismo país o al tribunal de otro país, de conformidad con el inciso *a*) del párrafo 2 de este artículo, no se considerará como inicio de una nueva acción."

219. En la 35a. sesión, la Comisión aprobó este texto para el inciso *c*) del párrafo 4.

*Párrafo 3*

220. En la 29a. sesión fue rechazada la enmienda del Japón (A/CONF.89/C.1/L.29) y quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

*Párrafo 4*

221. En la 29a. sesión, las enmiendas del Japón (A/CONF.89/C.1/L.29), Uganda (A/CONF.89/C.1/L.150) y Turquía (A/CONF.89/C.1/L.192) fueron retiradas, y quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

*Párrafo 5*

222. En la 29a. sesión, las enmiendas de Grecia (A/CONF.89/C.1/L.14) y Turquía (A/CONF.89/C.1/L.192) fueron retiradas, y quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

*Propuestas relativas a la adición de párrafos*

223. En la 29a. sesión, la enmienda de Liberia (A/CONF.89/C.1/L.180) fue retirada y la enmienda de la Argentina (A/CONF.89/C.1/L.195) fue rechazada.

### *Artículo 22*

#### A. Texto de la CNUDMI

224. El texto de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"*Artículo 22. Arbitraje*

"1. Con sujeción a lo dispuesto en el presente artículo, las partes podrán convenir por escrito en que se sometan a arbitraje las controversias relativas al transporte de mercancías con arreglo al presente Convenio que puedan surgir.

"2. Cuando un contrato de fletamento contenga una estipulación según la cual las controversias que se susciten en relación con ese contrato serán sometidas a arbitraje y un conocimiento de embarque expedido en virtud del contrato de fletamento no contenga una anotación especial en la que se establezca que esa estipulación será obligatoria para el tenedor del conocimiento, el porteador no podrá invocar la estipulación contra un tenedor que hubiese adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.

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

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

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

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

iii) El puerto de carga o el puerto de descarga;

"*b*) Cualquier lugar designado con ese objeto en la cláusula o acuerdo de arbitraje.

"4. El árbitro, o el tribunal arbitral, aplicará las normas del presente Convenio.

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

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

#### B. Enmiendas

225. Propusieron enmiendas a este artículo Estados Unidos de América, Grecia, República Democrática Alemana, Uganda, Turquía y Argentina.

226. Estas enmiendas eran las siguientes:

*Párrafo 2*

*Estados Unidos de América (A/CONF.89/C.1/L.70)*

Modifíquese la frase "el porteador no podrá invocar la estipulación contra un tenedor que hubiese adquirido el conocimiento de embarque de buena fe" de forma que diga: "esa estipulación no podrá ser invocada contra el tenedor que haya adquirido el conocimiento de embarque sin tener noticia efectiva de la cláusula compromisoria."

[Rechazada; véase el párrafo 229 *infra*.]

*Párrafo 3*

a) *Grecia (A/CONF.89/C.1/L.15)*

Modifíquese este párrafo de manera que comience con las palabras "Salvo que la cláusula compromisoria disponga otra cosa,".

[Rechazada; véase el párrafo 230 *infra*.]

b) *República Democrática Alemana (A/CONF.89/C.1/L.49)*

Añádanse a este párrafo las palabras "salvo que las partes hayan convenido en otra cosa".

[Rechazada; véase el párrafo 230 *infra*.]

c) *Estados Unidos de América (A/CONF.89/C.1/L.70)*

i) Sustitúyase la palabra "demandante" por la frase "demandante que haya sufrido pérdida o daño".

[Retirada; véase el párrafo 230 *infra*.]

ii) Sustitúyase el texto actual de los incisos *a*) y *b*) por el texto de los incisos *a*), *b*), *c*) y *d*) del párrafo 1 del artículo 21.

[Retirada; véase el párrafo 230 *infra*.]

d) *Uganda (A/CONF.89/C.1/L.151)*

Redáctese de nuevo el inciso *a*) del párrafo 3, comenzando la frase en la forma siguiente:

"*a*) Un Estado en cuyo territorio esté situado:".

[Rechazada; véase el párrafo 230 *infra*.]

e) *Turquía (A/CONF.89/C.1/L.193)*

Añádanse al inciso *a*) de este párrafo los nuevos apartados siguientes:

"iv) El lugar del embargo del buque o de las mercancías; o

"v) El puerto de matrícula del buque."

[Retirada; véase el párrafo 230 *infra*.]

*Propuestas relativas a la adición de párrafos*

*Argentina (A/CONF.89/C.1/L.196)*

Añádase como párrafo 7 de este artículo la siguiente nueva disposición:

"El consignatario tendrá siempre a su favor la opción establecida en el artículo 21, párrafo 5."

[Retirada; véase el párrafo 234 *infra*.]

### C. Deliberaciones de la Primera Comisión

#### i) *Sesiones*

227. La Primera Comisión examinó el artículo 22 en sus sesiones 29a. y 30a., celebradas, respectivamente, los días 25 y 27 de marzo de 1978.

#### ii) *Examen*

*Párrafo 1*

228. En la 29 sesión se aprobó el texto de la CNUDMI.

*Párrafo 2*

229. En la 29 sesión, la propuesta de los Estados Unidos (A/CONF.89/C.1/L.70), que había sido modificada verbalmente por su autor para suprimir la palabra "efectiva" en la nueva fórmula propuesta, fue rechazada por 32 votos contra 17 y 16 abstenciones, y se aprobó el texto de la CNUDMI.

*Párrafo 3*

230. En la 30a. sesión fueron retiradas las propuestas de los Estados Unidos (A/CONF.89/C.1/L.70) y de Turquía (A/CONF.89/C.1/L.193), la propuesta de Uganda (A/CONF.89/C.1/L.151) fue rechazada y las propuestas de Grecia (A/CONF.89/C.1/L.15) y de la República Democrática Alemana (A/CONF.89/C.1/L.49) fueron también rechazadas por 38 votos contra 9 y 8 abstenciones. En la misma sesión, la Comisión aprobó una propuesta oral de Uganda en el sentido de que en la primera frase del texto inglés de este párrafo se sustituyese la palabra "*plaintiff*" por la palabra "*claimant*" y, con la salvedad de tal modificación, aprobó el texto preparado por la CNUDMI.

*Párrafo 4*

231. En la 30a. sesión se aprobó el texto de la CNUDMI.

*Párrafo 5*

232. En la 30a. sesión se aprobó el texto de la CNUDMI.

*Párrafo 6*

233. En la 30a. sesión se aprobó el texto de la CNUDMI.

*Nuevo párrafo propuesto*

234. En la 30a. sesión fue retirada la propuesta de nuevo párrafo hecha por la Argentina (A/CONF.89/C.1/L.196).

## *Artículo 22* bis

### A. Propuesta relativa a la adición de un artículo

235. Bulgaria, Cuba, Checoslovaquia, Hungría, Polonia, la República Democrática Alemana, Rumania y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas propusieron que se incluyera en el convenio un artículo 22 *bis*. El nuevo artículo propuesto era el siguiente (A/CONF. 89/C.1/L. 189):

"Las disposiciones de los artículos 21 y 22 del presente Convenio no afectarán la aplicación de ningún convenio que se haya celebrado o pueda celebrarse y que establezca normas imperativas sobre jurisdicción respecto de las reclamaciones relacionadas con el transporte marítimo de mercancías, siempre que el demandante y el demandado tengan sus establecimientos principales en Estados partes en uno de tales convenios."

### B. Deliberaciones de la Primera Comisión

*Sesiones, examen y decisión*

236. En la 30a. sesión, celebrada el 27 de marzo de 1978, la Comisión examinó la propuesta. En esa sesión la Comisión decidió establecer un Grupo de Trabajo *ad hoc* integrado por representantes de Argelia, los Estados Unidos de América, Ghana, la India, Sierra Leona, Singapur, Suecia y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas para que estudiara las cuestiones planteadas por la propuesta y formulara recomendaciones acerca de la redacción de esa disposición.

237. En la 33a. sesión, celebrada el 28 de marzo de 1978, la Comisión examinó el siguiente texto propuesto por el Grupo de Trabajo *ad hoc* en el párrafo 1 del documento A/CONF.89/C.1/L.206:

"Las disposiciones de los artículos 21 y 22 del presente Convenio no impedirán la aplicación de las disposiciones imperativas de cualquier otro convenio que esté en vigor en la fecha del presente Convenio, relativas a las cuestiones tratadas en dichos artículos, siempre que el litigio surja únicamente entre partes que

tengan sus establecimientos principales en Estados partes en ese otro convenio."

El Grupo de Trabajo propuso también, en el párrafo 2 del citado documento, que ese texto se incluyera en el convenio como párrafo 2 del artículo 25, y que se modificara en consecuencia la numeración de los actuales párrafos 2 y 3 de dicho artículo.

238. En la 33a. sesión, la Comisión aprobó el texto siguiente propuesto por el Grupo de Trabajo *ad hoc*:

"Las disposiciones de los artículos 21 y 22 del presente Convenio no impedirán la aplicación de las disposiciones imperativas de cualquier otro convenio multilateral que esté en vigor en la fecha del presente Convenio, relativas a las cuestiones tratadas en dichos artículos, siempre que el litigio surja únicamente entre partes que tengan sus establecimientos principales en Estados partes en ese otro convenio."

A continuación, la Comisión remitió al Comité de Redacción la recomendación del Grupo de Trabajo sobre el lugar en el que debería insertarse ese texto.

### *Artículo 23*

#### A. Texto de la CNUDMI

239. El texto de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"*Artículo 23. Estipulaciones contractuales*

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

"2. No obstante las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo, el porteador podrá aumentar su responsabilidad y sus obligaciones conforme al presente Convenio.

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

"4. Cuando el titular de las mercancías haya sufrido un perjuicio como consecuencia de una estipulación que sea nula en virtud del presente artículo, o como consecuencia de la omisión de la declaración mencionada en el párrafo 3 del presente artículo, el porteador pagará una indemnización de la cuantía necesaria para resarcir plenamente al titular, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, de toda pérdida o todo daño de las mercancías y de la demora en la entrega. Además, el porteador pagará una indemnización por los gastos que haya efectuado el titular para hacer valer su derecho; sin embargo, los gastos efectuados para ejercer la acción a que da derecho la disposición anterior se determinarán con arreglo al derecho del Estado en que se interponga la demanda"[11]

#### B. Enmiendas

240. Presentaron enmiendas al artículo 23 Turquía, el Iraq, el Japón, Alemania, República Federal de y Francia.

241. Esas enmiendas eran las siguientes:

*Párrafo 1*

a) *Turquía (A/CONF.89/C.1/L.194)*

Sustitúyanse las palabras "directa o indirectamente" por la palabra "directamente".

[Rechazada; véase el párrafo 243 *infra*.]

b) *Iraq (A/CONF.89/C.1/L.204)*

Comiéncese el párrafo 1 de la manera siguiente:

"Toda estipulación del contrato de transporte, del conocimiento de embarque o de cualquier otro documento que haga prueba . . ."

[Remitida al Comité de Redacción; véase el párrafo 243 *infra*.]

*Párrafo 3*

a) *Japón (A/CONF.89/C.1/L.30)*

Suprímase este párrafo.

[Rechazada; véase el párrafo 245 *infra*.]

b) *República Federal de Alemania (A/CONF.89/C.1/L.178)*

Suprímase este párrafo.

[Retirada; véase el párrafo 245 *infra*.]

*Párrafo 4*

a) *Japón (A/CONF.89/C.1/L.30)*

Suprímanse las palabras "o como consecuencia de la omisión de la declaración mencionada en el párrafo 3 del presente artículo".

[Retirada; véase el párrafo 246 *infra*.]

b) *Francia (A/CONF.89/C.1/L.83)*

A continuación de "la demora en la entrega", agréguense las palabras "dentro de los límites previstos en el Convenio".

[Remitida al Comité de Redacción; véase el párrafo 246 *infra*.]

#### C. Deliberaciones de la Primera Comisión

##### i) *Sesiones*

242. La Primera Comisión examinó el artículo 23 en su 30a. sesión, celebrada el 27 de marzo de 1978.

##### ii) *Examen*

*Párrafo 1*

243. En la 30a. sesión fue rechazada la propuesta de Turquía (A/CONF.89/C.1/L.194). Igualmente en la 30a.

sesión, la propuesta del Iraq (A/CONF.89/C.1/L.204) fue remitida al Comité de Redacción y quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

*Párrafo 2*

244. En la 30a. sesión quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

*Párrafo 3*

245. En la 30a. sesión, la propuesta de la República Federal de Alemania (A/CONF.89/C.1/L.178) fue retirada en favor de la propuesta del Japón (A/CONF.89/C.1/L.30). En la misma sesión, la propuesta del Japón (A/CONF.89/C.1/L.30) fue rechazada por 45 votos contra 14 y 6 abstenciones y quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

*Párrafo 4*

246. En la 30a. sesión, la propuesta del Japón (A/CONF.89/C.1/L.30) fue retirada como consecuencia de haber sido rechazada la propuesta relativa al párrafo 3. En la misma sesión quedó aprobado el texto de la CNUDMI, a reserva de que el Comité de Redacción examinase la propuesta de Francia (A/CONF.89/C.1/L.83).

### *Artículo 24*

#### A. Texto de la CNUDMI

247. El texto propuesto por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"*Artículo 24. Avería gruesa*

"1. Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de las disposiciones relativas al ajuste de la avería gruesa contenidas en el contrato de transporte o en las leyes nacionales.

"2. Con la excepción del artículo 20, las disposiciones del presente Convenio relativas a la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías determinarán también si el consignatario puede negarse a contribuir a la avería gruesa y la obligación del porteador de resarcir al consignatario respecto de cualquier contribución a la avería gruesa o de cualquier salvamento que se haya pagado."

#### B. Enmiendas

248. Presentaron enmiendas al artículo 24 el Canadá y los Estados Unidos de América.

249. Esas enmiendas eran las siguientes:

*Párrafo 1*

*Canadá (A/CONF.89/C.1/L.200)*

Sustitúyanse los párrafos 1 y 2 por el texto siguiente:

"Ninguna disposición del presente Convenio se considerará como impedimento para la inserción, en un conocimiento de embarque, de cualquier disposición lícita relativa a la avería gruesa."

[Retirada; véase el párrafo 251 *infra*.]

*Párrafo 2*

a) *Canadá (A/CONF.89/C.1/L.200)*

Sustitúyanse los párrafos 1 y 2 por el texto siguiente:

"Ninguna disposición del presente Convenio se considerará como impedimento para la inserción, en un conocimiento de embarque, de cualquier disposición lícita relativa a la avería gruesa."

[Retirada; véase el párrafo 252 *infra*.]

b) *Estados Unidos de América (A/CONF.89/C.1/L.71)*

Modifíquese el comienzo del párrafo de manera que diga:

"Con la excepción del artículo, 20, las disposiciones del presente Convenio relativas a la responsabilidad del porteador o de un cargador por la pérdida o el daño de las mercancías . . ."

[Retirada; véase el párrafo 252 *infra*.]

#### C. Deliberaciones de la Primera Comisión

##### i) *Sesiones*

250. La Comisión examinó el artículo 24 en sus sesiones 30a. y 31a., celebradas el 27 de marzo de 1978.

##### ii) *Examen*

*Párrafo 1*

251. En la 30a. sesión, la propuesta del Canadá (A/CONF.89/C.1/L.200) fue retirada, y quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

*Párrafo 2*

252. En la 30a. sesión, la propuesta del Canadá (A/CONF.89/C.1/L.200) fue retirada. En la 31a. sesión, la propuesta de los Estados Unidos (A/CONF.89/C.1/L.71) fue retirada, y quedó aprobado el texto de la CNUDMI.

### *Artículo 25*

#### A. Texto de la CNUDMI

253. El texto de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"*Artículo 25. Otros convenios*

"1. El presente Convenio no modificará ni los derechos ni las obligaciones del porteador, el porteador efectivo y sus empleados y agentes, previstos en los convenios internacionales o en las leyes nacionales que se refieran a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima.

"2. No se incurrirá en responsabilidad con arreglo a las disposiciones del presente Convenio por el daño

ocasionado por un incidente nuclear si el explotador de una instalación nuclear es responsable de dicho daño:

"*a*) Con arreglo a la Convención de París de 29 de julio de 1960 sobre responsabilidad de terceros en materia de energía nuclear, enmendada por el Protocolo Adicional de 28 de enero de 1964, o a la Convención de Viena sobre responsabilidad civil por daños nucleares, de 21 de mayo de 1963; o

"*b*) En virtud de las leyes nacionales que rijan la responsabilidad por daños de esta naturaleza, siempre que estas leyes sean favorables en todos sus aspectos a las personas que puedan sufrir ese daño como la Convención de París o la de Viena.

"3. No se incurrirá en responsabilidad con arreglo a las disposiciones del presente Convenio por la pérdida, los daños o la demora en la entrega del equipaje de que deba responder el porteador en virtud de una convención internacional o de una ley nacional relativa al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje."

### B. Enmiendas

254. La India, el Pakistán y Uganda presentaron una enmienda al artículo 25 (A/CONF.89/C.1/L.205).

255. Esa enmienda era la siguiente:

*Párrafo 1*

*a*) Suprímanse las palabras "o en las leyes nacionales".

[Rechazada; véase el párrafo 257 *infra*.]

*b*) Si se conservan las palabras "o en las leyes nacionales", añádanse para complementarlas las palabras "de un Estado únicamente si ambas partes en una controversia son nacionales de ese Estado".

[Retirada; véase el párrafo 257 *infra*.]

### C. Deliberaciones de la Primera Comisión

#### i) *Sesiones*

256. La Comisión examinó el artículo 25 en su 31a. sesión, celebrada el 27 de marzo de 1978.

#### ii) *Examen*

*Párrafo 1*

257. En la 31a. sesión fue rechazada la primera propuesta de la India, el Pakistán y Uganda (A/CONF.89/C.1/L.205) y la segunda fue retirada, que dando aprobado el texto de la CNUDMI.

*Párrafo 2*

258. En la 31a. sesión fue aprobado el texto de la CNUDMI.

*Párrafo 3*

259. En la 31a. sesión fue aprobado el texto de la CNUDMI.

*Nuevo artículo 26*

### A. Texto propuesto por el Presidente de la Primera Comisión

260. Como parte de la solución de transacción a los problemas planteados por los artículos 5 y 6, la variante del artículo 6 y el artículo 8, el Presidente de la Primera Comisión presentó a la Comisión el siguiente texto de un nuevo artículo 26 del proyecto de convenio (véase A/CONF.89/C.1/L.211):

"*Artículo 26. Unidad de cuenta*

"1. La unidad de cuenta a que se hace referencia en el artículo 6 es el Derecho Especial de Giro tal como éste ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cuantías a que se hace referencia en el artículo 6 se convertirán en la moneda nacional de un Estado de acuerdo con el valor oficial de esa moneda en la fecha del fallo o en la fecha convenida por las partes. Con respecto al Derecho Especial de Giro, el valor de la moneda nacional de un Estado Parte que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará por el método de evaluación efectivamente aplicado en la fecha en que se trate por el Fondo Monetario Internacional a sus operaciones y transacciones. Con respecto al Derecho Especial de Giro, el valor de la moneda nacional de un Estado Parte que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará del modo que determine dicho Estado Parte.

"2. No obstante, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya ley no permita aplicar las disposiciones del párrafo 1 podrán, en el momento de la firma [sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación] en el momento de la ratificación [, la aceptación, la aprobación] o la adhesión, o en cualquier momento posterior, declarar que los límites de responsabilidad estipulados en el presente Convenio aplicables a los territorios de aquéllos se fijarán como:

"12.500 unidades monetarias por bulto y otra unidad de carga transportada,

"o 37,5 unidades monetarias por kilogramo de peso bruto de las mercancías.

"3. La unidad monetaria a que se hace referencia en el párrafo 2 corresponde a sesenta y cinco miligramos y medio de oro de novecientas milésimas. La conversión a la moneda nacional de las cuantías a que se hace referencia en el párrafo 2 se efectuará de acuerdo con la legislación del Estado interesado.

"4. El cálculo a que se hace referencia en la última frase del párrafo 1 y la conversión mencionada en el párrafo 3 se efectuarán de modo que, en la medida de lo posible, expresen en la moneda nacional del Estado Parte las cuantías a que se hace referencia en el artículo 6 dándoles el mismo valor real que en dicho artículo se expresa en unidades de cuenta. Los Estados Partes informarán al depositario de cuál fue el método de cálculo seguido de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1, o bien el resultado de la conversión establecida en el párrafo 3, según sea el caso, en el

momento en que se produzca la firma [sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación,] o al depositar el instrumento a que hace referencia el artículo . . . , y cuando se registre un cambio en el método de cálculo o en las características de la conversión."

B. DELIBERACIONES DE LA PRIMERA COMISIÓN

i) *Sesiones*

261. La Primera Comisión examinó este nuevo artículo 26 en su 34a. sesión, celebrada el 28 de marzo de 1978.

ii) *Examen*

262. En la 34a. sesión la Comisión aprobó este nuevo artículo 26.

*Consenso*

263. Las propuestas presentadas por el Presidente de la Primera Comisión para dar una solución de transacción a las cuestiones derivadas de los artículos 5, 6, 8 y 26 contenían una propuesta de inclusión del siguiente texto en el informe de la Primera Comisión a la Conferencia:

"Queda entendido que la responsabilidad del porteador en virtud del presente Convenio se basa en el principio de la presunción de culpa o negligencia. Esto significa que, por regla general, la carga de la prueba recae en el porteador, pero que, en ciertos casos, las disposiciones del Convenio modifican esa regla."

264. La Comisión examinó y aprobó esta propuesta en su 34a. sesión.

***Nuevo artículo [ ] Revisión de los importes de la limitación de responsabilidad y unidad de cuenta o unidad monetaria***

A. NUEVO ARTICULO PROPUESTO

265. Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia presentaron una propuesta para la inclusión de un nuevo artículo en el que se establecía un mecanismo de revisión de los importes de la limitación de la responsabilidad y la unidad de cuenta o unidad monetaria especificados en los artículos 6 y 26. En la 11a. sesión de la Segunda Comisión, celebrada el 24 de marzo de 1978, una propuesta análoga presentada por Francia a dicha Comisión (A/CONF.89/C.2/L.24) fue remitida a la Primera Comisión para su examen (A/CONF.89/C.1/L.201).

266. El texto propuesto por Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia (A/CONF.89/C.1/L.209) era el siguiente:

"*Revisión de los importes de la limitación de la responsabilidad*
[y unidad de cuenta o unidad monetaria]

"1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo [Revisión y enmienda], el depositario convocará una conferencia, de conformidad con el párrafo 2 de este artículo, con el único fin de modificar los importes especificados en el artículo 6 y en el párrafo 2 del artículo 26 [o de sustituir una de las unidades definidas en los párrafos 1 y 3 del artículo 26, o ambas, por otras unidades].

"2. El depositario convocará una conferencia cuando lo solicite la CNUDMI por considerar que el valor de los importes ha sufrido un cambio significativo o si lo solicita una cuarta parte por lo menos de los Estados Contratantes.

"3. Toda enmienda adoptada entrará en vigor el primer día del mes siguiente a su aceptación por [la mitad] de los Estados Contratantes. La aceptación se efectuará mediante el depósito de un instrumento formal a tal efecto en poder del depositario.

"4. Después de la entrada en vigor de una enmienda, todo Estado Contratante que la haya aceptado tendrá derecho a aplicar el Convenio enmendado en sus relaciones con los Estados Contratantes que no la hayan aceptado.

"5. Se entenderá que todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio se aplica al Convenio enmendado."

267. El texto propuesto por Francia (A/CONF.89/C.1/L.201) era el siguiente:

"*Revisión de los importes de la limitación de la responsabilidad*

"El importe fijado en el artículo . . . del presente Convenio podrá modificarse de conformidad con las disposiciones siguientes:

"*a*) Cada cinco años, a partir de la firma del presente Convenio, el Gobierno depositario convocará a las Partes Contratantes para una conferencia de revisión.

"Si el Convenio no ha entrado en vigor en los cinco años siguientes a su firma, la primera conferencia de revisión se celebrará en el plazo de un año a partir de la entrada en vigor del Convenio. Las conferencias de revisión siguientes se celebrarán cada cinco años a partir de esa fecha.

"*b*) La Conferencia de revisión tendrá por única finalidad modificar, en su caso, el importe de la limitación fijado en el artículo . . . del presente Convenio.

"*c*) Cuando la Conferencia de revisión apruebe, por mayoría de dos tercios, un nuevo importe de la limitación, esa enmienda entrará en vigor en las siguientes condiciones:

i) La enmienda será comunicada por el Gobierno depositario a todas las Partes Contratantes a los efectos de aceptación y a todos los Estados signatarios del Convenio a los efectos de información;

ii) Se considerará que la enmienda ha sido aceptada a la expiración de un plazo de seis meses contado a partir de su aprobación, salvo que durante ese período un tercio, por lo menos, de las Partes

Contratantes hayan comunicado una objeción al Gobierno depositario;

iii) Toda enmienda así aceptada entrará en vigor al sexagésimo día de su aceptación respecto de todas las Partes Contratantes, salvo de las que, antes de la expiración de ese plazo, hayan hecho una declaración según la cual no se consideran vinculadas por dicha enmienda.

"*d*) Todo Estado que pase a ser parte en el Convenio después de la entrada en vigor de una enmienda de esta naturaleza quedará vinculado por el Convenio en su forma enmendada."

B. Deliberaciones de la Primera Comisión

*Sesiones, examen y decisión*

268. En su 37a. sesión, celebrada el 29 de marzo de 1978, la Comisión examinó conjuntamente la propuesta de Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia (A/CONF.89/C.1/L.209) y la propuesta de Francia (A/CONF.89/C.1/L.201) de que se insertara un nuevo artículo en el que se estableciese un mecanismo para la revisión de los importes de la limitación de la responsabilidad y la unidad de cuenta o unidad monetaria especificados en los artículos 6 y 26. En esa reunión la Comisión decidió establecer un Grupo de Trabajo *ad hoc* integrado por los representantes de Bulgaria, Filipinas, Francia, Noruega, Polonia y Uganda para que formulase recomendaciones sobre una posible disposición basada en las dos propuestas que tenía ante sí la Comisión.

269. En la 37a. sesión, la Comisión examinó el siguiente texto propuesto por el Grupo de Trabajo *ad hoc*:

"*Revisión de los importes de la limitación de la responsabilidad y de la unidad de cuenta o unidad monetaria*

"1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo [Revisión y enmienda], el depositario convocará una conferencia, de conformidad con el párrafo 2 de este artículo, con el único fin de modificar los importes especificados en el artículo 6 y en el párrafo 2 del artículo 26 o de sustituir una de las unidades definidas en los párrafos 1 y 3 del artículo 26, o ambas, por otras unidades.

"2. El depositario convocará una conferencia de revisión cada cinco años o cuando lo solicite un tercio, por lo menos, de los Estados Contratantes.

"3. Toda decisión de la Conferencia será adoptada por mayoría de dos tercios de los Estados participantes. El depositario comunicará la enmienda a todas las partes Contratantes para su aceptación y a todos los Estados signatarios del Convenio para su información.

"4. Toda enmienda adoptada entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año a partir de su aceptación por la mitad de los Estados Contratantes. La aceptación se efectuará mediante el depósito de un instrumento formal a tal efecto en poder del depositario.

"5. Después de la entrada en vigor de una enmienda, todo Estado Contratante que la haya aceptado tendrá derecho a aplicar el Convenio enmendado en sus relaciones con los Estados Contratantes que no hayan notificado al depositario, en el plazo de seis meses contados desde la aprobación de la enmienda, que no se consideran obligados por tal enmienda.

"6. Se entenderá que el Convenio enmendado se aplica a todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio."

270. En la 37a. sesión, la Comisión aprobó el texto propuesto por el Grupo de Trabajo *ad hoc*, sin perjuicio de que se introdujeran los cambios siguientes:

*a*) En el párrafo 2 se suprimirían las palabras "cada cinco años o", y se sustituirían las palabras "un tercio" por las palabras "una cuarta parte";

*b*) En el párrafo 4 se sustituirían las palabras "la mitad" por las palabras "dos tercios".

271. El texto aprobado por la Comisión es el siguiente:

"*Revisión de los importes de la limitación de la responsabilidad y de la unidad de cuenta o unidad monetaria*

"1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo [Revisión y enmienda], el depositario convocará una conferencia, de conformidad con el párrafo 2 de este artículo, con el único fin de modificar los importes especificados en el artículo 6 y en el párrafo 2 del artículo 26 o de sustituir una de las unidades definidas en los párrafos 1 y 3 del artículo 26, o ambas, por otras unidades.

"2. El depositario convocará una conferencia de revisión cuando lo solicite una cuarta parte por lo menos de los Estados Contratantes.

"3. Toda decisión de la Conferencia será adoptada por mayoría de dos tercios de los Estados participantes. El depositario comunicará la enmienda a todas las Partes Contratantes para su aceptación y a todos los Estados signatarios del Convenio para su información.

"4. Toda enmienda adoptada entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año a partir de su aceptación por dos tercios de los Estados Contratantes. La aceptación se efectuará mediante el depósito de un instrumento formal a tal efecto en poder del depositario.

"5. Después de la entrada en vigor de una enmienda, todo Estado Contratante que la haya aceptado tendrá derecho a aplicar el Convenio enmendado en sus relaciones con los Estados Contratantes que no hayan notificado al depositario en el plazo de seis meses contados desde la aprobación de la enmienda, que no se consideran obligados por tal enmienda.

"6. Se entenderá que el Convenio enmendado se aplica a todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio."

## III. Examen por la Primera Comisión del proyecto de artículo titulado "Reservas" que figura en el proyecto de artículos acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales

### *Artículo* [ ]. *Reservas*

### A. Texto de la CNUDMI

272. El texto de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"1. Todo Estado podrá, en el momento de la firma, ratificación, [aceptación, aprobación] o adhesión formular una o más de las siguientes reservas:

"*a*) . . . ;

"*b*) . . .

"2. No se podrán formular otras reservas al presente Convenio que las enunciadas en el párrafo 1 del presente artículo.

"3. Las reservas formuladas en el momento de la firma deberán confirmarse en el acto de la ratificación [aceptación o aprobación].

"4. Las reservas formuladas con arreglo al párrafo 1 del presente artículo y la confirmación de las reservas efectuadas con arreglo al párrafo 3 del presente artículo deberán hacerse por escrito y notificarse al depositario.

"5. Todo Estado que haya formulado una reserva al presente Convenio podrá retirarla en cualquier momento mediante el envío de una notificación al depositario. Este retiro comenzará a surtir efecto en la fecha en que el depositario reciba la notificación. Si la notificación indica que el retiro de una reserva ha de surtir efecto desde la fecha que allí se especifique, y esa fecha es posterior a aquella en que el depositario recibe la notificación, el retiro surtirá efecto en la fecha indicada en la notificación."

### B. Enmiendas

273. Propusieron enmiendas a este artículo Grecia, Francia y el Japón.

274. Esas enmiendas eran las siguientes:

*Párrafo 1*

a) *Grecia (A/CONF.89/C.1/L.179)*

Modifíquese este párrafo para que diga lo siguiente:

"1. Todo Estado podrá, en el momento de la firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, formular una o varias de las siguientes reservas:

"*a*) Declarar que la equivalencia entre la unidad indicada en el artículo 6 y la moneda nacional podrá ser fijada de tiempo en tiempo, para períodos no superiores a seis meses, por el Estado de que se trate;

"*b*) Formular reservas a las disposiciones del Convenio relativas a la jurisdicción y el arbitraje;

"*c*) Excluir de la aplicación de partes o de la totalidad del Convenio, i) el transporte de animales vivos, y ii) el transporte de mercancías de carácter o condición insólitos, si dicho transporte se ejecuta al margen de las operaciones comerciales ordinarias y no se ha expedido un conocimiento de embarque negociable."

[Rechazada; véase el párrafo 276 *infra*.]

b) *Francia (A/CONF.89/C.1/L.207)*

Modifíquese este párrafo para que diga lo siguiente:

"1. Todo Estado podrá, en el momento de la firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, formular una o más de las siguientes reservas:

"*a*) Las disposiciones del artículo [Y] sólo surtirán efecto, en lo que concierne al Estado que formula la reserva, entre los Estados que ratifiquen, acepten o aprueben el presente Convenio, o se adhieran al mismo."

[Retirada; véase el párrafo 276 *infra*.]

c) *Japón (A/CONF.89/C.1/L.210)*

Modifíquese este párrafo de la manera siguiente:

"1. Todo Estado podrá, en el momento de la firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, formular una o más de las siguientes reservas:

"*a*) Excluir la aplicación de los párrafos 2 a 4 del artículo 17;

"*b*) Excluir la aplicación del párrafo 2 del artículo 21."

[Rechazada; véase el párrafo 276 *infra*.]

### C. Deliberaciones de la Primera Comisión

#### i) *Sesiones*

275. La Comisión examinó el artículo titulado "Reservas" del proyecto de artículos acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales en sus sesiones 36a. y 37a., celebradas el 29 de marzo de 1978.

#### ii) *Examen*

*Párrafo 1*

276. En la 36a. sesión la enmienda de Francia (A/CONF.89/C.1/L.207) fue retirada, habiendo decidido la Comisión que era preferible que las cuestiones planteadas por la enmienda fuesen examinadas por la Conferencia en sesión plenaria. En la misma reunión, de las enmiendas del Japón (A/CONF.89/C.1/L.210), la contenida en el inciso *a*) del párrafo 1 fue rechazada por 38 votos contra 10 y 10 abstenciones, y la otra fue rechazada por 27 votos contra 19 y 15 abstenciones. En la 37a. sesión, de las enmiendas de Grecia (A/CONF.89/C.1/L.179), la contenida en el inciso *a*) del párrafo 1 fue rechazada por 22 votos contra 6 y 28 abstenciones; la contenida en el inciso *b*) fue retirada; la contenida en el apartado i) del inciso *c*) fue rechazada; y la contenida en el apartado ii) del inciso *c*) fue rechazada.

277. En la 37a. sesión, la Comisión decidió suprimir este párrafo.

*Párrafo 2*

278. En la 37a. sesión, la Comisión decidió suprimir en este párrafo la referencia al párrafo 1 y retener únicamente el texto siguiente del párrafo:

"2. No se podrán formular reservas al presente Convenio."

*Párrafo 3*

279. En la 37a. sesión la Comisión decidió suprimir este párrafo.

*Párrafo 4*

280. En la 37a. sesión , la Comisión decidió suprimir este párrafo.

*Párrafo 5*

281. En la 37a. sesión, la Comisión decidió suprimir este párrafo.

## ANEXO

### Documentos presentados a la Comisión con observaciones y notas explicativas y que no contienen propuestas o enmiendas

#### 1. ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA: NOTA SOBRE EL ARTÍCULO 6 Y SOBRE LA VARIANTE DEL ARTÍCULO 6

***Documento A/CONF.89/C.1/L.47***

*[Original: inglés]*
*[9 de marzo de 1978]*

1. En los cuadros adjuntos sobre el comercio marítimo de los Estados Unidos se resume el comercio marítimo de exportación e importación de los Estados Unidos en los últimos años (1974 y 1975, y en 1976 solamente el comercio de exportación, pues no se dispone todavía de los datos relativos a las importaciones). En cada cuadro se facilitan los datos para el año indicado y se asigna un valor concreto en dólares de los Estados Unidos por libra, derechos especiales de giro (DEG) por libra y DEG por kg de valor transportado y peso transportado por buques de altura en el comercio exterior de los Estados Unidos. La conversión de dólares de los Estados Unidos en DEG en estos cuadros se realizó al tipo de 1 DEG = $1,20, que es aproximadamente el promedio del valor final anual correspondiente a 1974 y 1975, los dos años respecto de los cuales se dispone de datos sobre las exportaciones e importaciones. El tipo de conversión actual es aproximadamente 1 DEG = $1,21. Los cuadros resumidos fueron preparados a partir de los datos de la Oficina del Censo de los Estados Unidos, utilizando el procedimiento siguiente para las exportaciones e importaciones. Se calculó el valor medio en dólares por libra de cada grupo de productos de cuatro dígitos (600 aproximadamente para las exportaciones e importaciones) y se clasificaron seguidamente los grupos de productos por orden ascendente de magnitud según este valor. Se determinó el valor acumulativo y peso transportado respecto de cada grupo de productos y de todos los grupos con un valor medio en dólares por libra inferior. Estas cifras se dividieron por el valor total y el peso transportado total, respectivamente, a fin de obtener el porcentaje acumulativo de valor total y peso transportado total respecto de cada grupo de productos y de todos los grupos de productos con un valor medio en dólares por libra inferior. Los datos que figuran en los cuadros resumidos son los porcentajes determinados según el método indicado a valores concretos en dólares por libra. Los valores en dólares se convirtieron seguidamente en DEG por libra y DEG por kilogramo.

2. El dato más significativo de los cuadros resumidos a efectos de determinar la responsabilidad con arreglo al convenio propuesto es el porcentaje acumulativo del valor transportado, dado que lo que se asegura es el valor de la carga y no el peso.

TRANSPORTE MARÍTIMO DE LOS ESTADOS UNIDOS – 1974

| | | | *Exportaciones* | | *Importaciones* | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *Dólares por libra* | *DEG por libra* | *DEG por kg* | *% acumulativo del valor transportado* | *% acumulativo del peso transportado* | *% acumulativo del valor transportado* | *% acumulativo del peso transportado* |
| .10 | .08 | .18 | 30.7 | 80.3 | 35.9 | 89.6 |
| .20 | .17 | .37 | 44.0 | 91.2 | 46.7 | 94.7 |
| .30 | .25 | .55 | 51.5 | 94.3 | 51.1 | 96.0 |
| .40 | .33 | .73 | 56.2 | 95.8 | 54.3 | 96.7 |
| .50 | .42 | .92 | 61.2 | 96.9 | 57.6 | 97.3 |
| .60 | .50 | 1.10 | 63.2 | 97.3 | 61.0 | 97.7 |
| .70 | .58 | 1.29 | 65.1 | 97.6 | 64.6 | 98.1 |
| .80 | .67 | 1.47 | 65.9 | 97.7 | 65.1 | 98.2 |
| .90 | .75 | 1.65 | 67.4 | 97.9 | 67.6 | 98.4 |
| 1.00 | .83 | 1.84 | 68.1 | 98.1 | 71.3 | 98.7 |
| 1.10 | .92 | 2.02 | 69.8 | 98.2 | 72.9 | 98.8 |
| 1.20 | 1.00 | 2.20 | 75.1 | 98.6 | 81.0 | 99.4 |
| 1.30 | 1.08 | 2.39 | 78.9 | 98.9 | 82.3 | 99.4 |
| 1.40 | 1.17 | 2.57 | 83.0 | 99.3 | 82.9 | 99.5 |
| 1.50 | 1.25 | 2.76 | 83.3 | 99.3 | 83.6 | 99.5 |
| 1.60 | 1.33 | 2.93 | 83.6 | 99.3 | 84.0 | 99.5 |
| 1.70 | 1.42 | 3.12 | 84.5 | 99.4 | 85.9 | 99.6 |
| 1.80 | 1.50 | 3.31 | 85.5 | 99.4 | 87.9 | 99.7 |
| 1.90 | 1.58 | 3.49 | 87.0 | 99.5 | 88.4 | 99.7 |
| 2.00 | 1.67 | 3.67 | 89.7 | 99.7 | 88.8 | 99.7 |
| 2.10 | 1.75 | 3.86 | 90.7 | 99.7 | 89.9 | 99.8 |
| 2.20 | 1.83 | 4.04 | 90.7 | 99.7 | 90.1 | 99.8 |
| 2.30 | 1.92 | 4.23 | 92.3 | 99.8 | 90.8 | 99.8 |
| 2.40 | 2.00 | 4.41 | 92.8 | 99.8 | 91.0 | 99.8 |
| 2.50 | 2.08 | 4.59 | 93.2 | 99.8 | 91.2 | 99.8 |
| 2.60 | 2.17 | 4.78 | 93.2 | 99.8 | 91.3 | 99.8 |
| 2.70 | 2.25 | 4.96 | 93.8 | 99.9 | 91.4 | 99.8 |
| 2.80 | 2.33 | 5.14 | 94.2 | 99.9 | 92.3 | 99.8 |
| 2.90 | 2.42 | 5.33 | 94.8 | 99.9 | 93.1 | 99.9 |
| 3.00 | 2.50 | 5.51 | 94.9 | 99.9 | 93.3 | 99.9 |
| 4.00 | 3.33 | 7.35 | 96.3 | 99.9 | 98.7 | 99.9 |
| 5.00 | 4.17 | 9.19 | 97.6 | 99.9 | 99.1 | 99.9 |

TRANSPORTE MARÍTIMO DE LOS ESTADOS UNIDOS – 1975

| | | | *Exportaciones* | | *Importaciones* | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *Dólares por libra* | *DEG por libra* | *DEG por kg* | *% acumulativo del valor transportado* | *% acumulativo del peso transportado* | *% acumulativo del valor transportado* | *% acumulativo del peso transportado* |
| .10 | .08 | .18 | 24.8 | 56.6 | 38.9 | 90.7 |
| .20 | .17 | .37 | 42.2 | 92.0 | 45.1 | 94.0 |
| .30 | .25 | .55 | 47.6 | 94.6 | 52.7 | 96.3 |
| .40 | .33 | .73 | 50.4 | 95.5 | 56.5 | 97.2 |
| .50 | .42 | .92 | 54.1 | 96.4 | 58.4 | 97.5 |
| .60 | .50 | 1.10 | 55.5 | 96.7 | 63.2 | 98.1 |
| .70 | .58 | 1.29 | 59.3 | 97.3 | 64.8 | 98.3 |
| .80 | .67 | 1.47 | 60.3 | 97.5 | 66.3 | 98.4 |
| .90 | .75 | 1.65 | 61.2 | 97.6 | 67.7 | 98.6 |
| 1.00 | .83 | 1.84 | 62.4 | 97.8 | 69.9 | 98.7 |
| 1.10 | .92 | 2.02 | 63.1 | 97.8 | 72.3 | 98.9 |
| 1.20 | 1.00 | 2.20 | 63.9 | 97.9 | 73.6 | 99.0 |
| 1.30 | 1.08 | 2.39 | 64.9 | 98.0 | 74.6 | 99.1 |
| 1.40 | 1.17 | 2.57 | 70.4 | 98.5 | 81.9 | 99.4 |
| 1.50 | 1.25 | 2.76 | 74.2 | 98.8 | 82.8 | 99.5 |
| 1.60 | 1.33 | 2.93 | 77.0 | 99.0 | 83.4 | 99.5 |
| 1.70 | 1.42 | 3.12 | 78.2 | 99.1 | 83.8 | 99.5 |
| 1.80 | 1.50 | 3.31 | 83.2 | 99.4 | 84.5 | 99.6 |
| 1.90 | 1.58 | 3.49 | 83.5 | 99.4 | 87.4 | 99.7 |
| 2.00 | 1.67 | 3.67 | 84.1 | 99.4 | 88.5 | 99.7 |
| 2.10 | 1.75 | 3.86 | 84.6 | 99.5 | 88.6 | 99.7 |
| 2.20 | 1.83 | 4.04 | 84.7 | 99.5 | 88.8 | 99.7 |
| 2.30 | 1.92 | 4.23 | 85.3 | 99.5 | 90.2 | 99.8 |
| 2.40 | 2.00 | 4.41 | 86.5 | 99.6 | 90.5 | 99.8 |
| 2.50 | 2.08 | 4.59 | 87.9 | 99.6 | 91.7 | 99.8 |
| 2.60 | 2.17 | 4.78 | 91.1 | 99.8 | 92.1 | 99.8 |
| 2.70 | 2.25 | 4.96 | 91.8 | 99.8 | 92.2 | 99.8 |
| 2.80 | 2.33 | 5.14 | 92.2 | 99.8 | 94.0 | 99.9 |
| 2.90 | 2.42 | 5.33 | 92.2 | 99.8 | 94.1 | 99.9 |
| 3.00 | 2.50 | 5.51 | 92.3 | 99.8 | 94.4 | 99.9 |
| 4.00 | 3.33 | 7.35 | 95.1 | 99.9 | 98.3 | 99.9 |
| 5.00 | 4.17 | 9.19 | 96.0 | 99.9 | 98.8 | 99.9 |

TRANSPORTE MARÍTIMO DE LOS ESTADOS UNIDOS – 1976

| | | | *Exportaciones* | |
|---|---|---|---|---|
| *Dólares por libra* | *DEG por libra* | *DEG por kg* | *% acumulativo del valor transportado* | *% acumulativo del peso transportado* |
| .10 | .08 | .18 | 34.1 | 87.0 |
| .20 | .17 | .37 | 40.6 | 92.2 |
| .30 | .25 | .55 | 46.1 | 94.8 |
| .40 | .33 | .73 | 49.1 | 95.7 |
| .50 | .42 | .92 | 51.1 | 96.3 |
| .60 | .50 | 1.10 | 54.7 | 97.0 |
| .70 | .58 | 1.29 | 56.6 | 97.3 |
| .80 | .67 | 1.47 | 58.7 | 97.6 |
| .90 | .75 | 1.65 | 58.9 | 97.7 |
| 1.00 | .83 | 1.84 | 59.8 | 97.8 |
| 1.10 | .92 | 2.02 | 60.8 | 97.9 |
| 1.20 | 1.00 | 2.20 | 61.8 | 98.0 |
| 1.30 | 1.08 | 2.39 | 62.9 | 98.1 |
| 1.40 | 1.17 | 2.57 | 63.6 | 98.1 |
| 1.50 | 1.25 | 2.76 | 69.4 | 98.6 |
| 1.60 | 1.33 | 2.93 | 70.7 | 98.7 |
| 1.70 | 1.42 | 3.12 | 71.5 | 98.7 |
| 1.80 | 1.50 | 3.31 | 76.6 | 99.1 |
| 1.90 | 1.58 | 3.49 | 81.8 | 99.4 |
| 2.00 | 1.67 | 3.67 | 81.9 | 99.4 |
| 2.10 | 1.75 | 3.86 | 82.5 | 99.4 |
| 2.20 | 1.83 | 4.04 | 83.0 | 99.5 |
| 2.30 | 1.92 | 4.23 | 83.2 | 99.5 |
| 2.40 | 2.00 | 4.41 | 83.8 | 99.5 |

TRANSPORTE MARÍTIMO DE LOS ESTADOS UNIDOS – 1976 (*continuación*)

| | | | *Exportaciones* | |
|---|---|---|---|---|
| *Dólares por libra* | *DEG por libra* | *DEG por kg* | *% acumulativo del valor transportado* | *% acumulativo del peso transportado* |
| 2.50 | 2.08 | 4.59 | 84.9 | 99.6 |
| 2.60 | 2.17 | 4.78 | 84.9 | 99.6 |
| 2.70 | 2.25 | 4.96 | 86.2 | 99.6 |
| 2.80 | 2.33 | 5.14 | 88.3 | 99.7 |
| 2.90 | 2.42 | 5.33 | 89.3 | 99.7 |
| 3.00 | 2.50 | 5.51 | 90.1 | 99.8 |
| 4.00 | 3.33 | 7.35 | 94.3 | 99.9 |
| 5.00 | 4.17 | 9.19 | 95.0 | 99.9 |

1 DEG = $1,20 de los EE. UU.
$1,00 de los EE. UU. = 0,8333 DEG.
1 kg = 2,2046 libras.

2. DECLARACIÓN DEL SR. STEPHEN A. SILARD, OBSERVADOR DEL FONDO MONETARIO INTERNACIONAL, RELATIVA A LA UNIDAD DE CUENTA EN EL ARTÍCULO 6

***Documento A/CONF.89/C.1/L.109***

[*Original: inglés*]
[*10 de marzo de 1978*]

1. Una de las tareas que incumbe a esta Conferencia es determinar una unidad de cuenta para los efectos del Convenio sobre el Transporte Marítimo de Mercancías. Esta decisión, lo mismo que las demás que la Conferencia adopte, debe ser compatible con los objetivos enunciados en el artículo 3 del proyecto, relativo a la interpretación del Convenio, que exige que se tenga en cuenta el carácter internacional de éste y la necesidad de promover la uniformidad. Tal es la idea que inspira estas observaciones.

2. Creo que sería útil empezar por hacer un resumen de las circunstancias, tal como yo las entiendo, que sirven de antecedente para el examen de una disposición relativa a la unidad de cuenta: en las reuniones celebradas en abril de 1976 por la CNUDMI para la preparación del proyecto de convenio, se examinó la posibilidad de utilizar los derechos especiales de giro (DEG) del Fondo Monetario Internacional para los efectos del convenio[a]. Se estudió esa posibilidad porque se reconocían las nuevas realidades del derecho monetario internacional y de las relaciones internacionales. Entre esas realidades figura la segunda enmienda al Convenio Constitutivo del Fondo Monetario Internacional, en virtud de la cual quedan suprimidos para casi todos los efectos prácticos el precio oficial del oro y éste no puede ser utilizado por los miembros del Fondo, que en la actualidad son 133 Estados, como denominador común de las operaciones cambiarias entre ellos ni como denominador de operaciones cambiarias individuales. Además, el Fondo tiene que proceder a una reducción gradual de la función monetaria del oro y evitar un nuevo valor oficial así como la fijación de un precio en el mercado, y los miembros del Fondo han contraído el compromiso de colaborar con el Fondo así como entre sí para que los DEG se conviertan en el principal activo de reserva del sistema monetario internacional. La cotización del oro en los mercados está sujeta a fluctuaciones y por esta razón no es una base de referencia técnicamente apropiada para determinar el valor de las monedas nacionales con la exactitud y uniformidad que debe ofrecer una unidad de cuenta. En consecuencia, se ha llegado en general a la conclusión de que estos nuevos hechos aconsejan que no se utilice el oro como unidad de cuenta en los modernos acuerdos internacionales de ámbito universal como el Convenio sobre el Transporte Marítimo de Mercancías. Estas nuevas realidades han creado la necesidad de una unidad de cuenta internacional que sea apropiada funcionalmente y que tenga aceptación general, y en el caso de una serie de tratados relativos a cuestiones tales como el transporte internacional por vía aérea, por vía marítima o por ferrocarril, las telecomunicaciones y los servicios postales internacionales y las operaciones financieras internacionales, se ha incluido o propuesto incluir la aplicación de los DEG para esos efectos.

3. La propuesta de utilizar los DEG como unidad de cuenta es una propuesta racional. El DEG es un instrumento internacional oficial, del cual se han asignado unos 9.300 millones de unidades, y cuyo valor está determinado en virtud de un acuerdo internacional sobre la base de una fórmula claramente definida que refleja la importancia de las monedas principales de los Estados miembros del Fondo desde el punto de vista del comercio y de los pagos internacionales. El Fondo calcula, proporciona y publica el valor de las monedas nacionales en esta unidad de cuenta. En la actualidad el Fondo publica diariamente el valor en DEG de 32 monedas nacionales. El DEG es la unidad de cuenta del Fondo; es la unidad en que se valoran las cuotas del Fondo, que próximamente (al concluir la sexta revisión general de cuotas) se cifrarán en unos 39.000 millones de DEG, y en que se efectúan todas sus operaciones y transacciones. En relación con este punto debo mencionar que, con arreglo a la segunda enmienda al Convenio Constitutivo del Fondo, se necesitará una mayoría del 85 % de la totalidad de los votos para introducir un cambio en el principio que rige la evaluación de los DEG o una modificación fundamental en la aplicación efectiva del principio. El hecho de que se requiera una mayoría tan grande ofrece una garantía práctica de estabilidad y continuidad en el método de evaluación de los DEG.

4. Las consecuencias que lleva consigo el hecho de que cierto número de Estados que participan en esta Conferencia no sean miembros del Fondo Monetario Internacional fueron estudiadas en la sesión de la CNUDMI a que antes me he referido. Esos Estados no tenían inconveniente en que se utilizaran los DEG como unidad de cuenta para los efectos del Convenio, pero querían determinar el valor de sus monedas nacionales en DEG, o, en el caso de que su derecho interno no permitiera la valoración de sus monedas en DEG, mantener el uso del oro como base de referencia para determinar el valor de sus respectivas monedas, como se había hecho en los Protocolos de Montreal de 1975 sobre Aviación Civil Internacional[b]. En la sesión preparatoria de la CNUDMI no se tomó ninguna decisión sobre este asunto y el proyecto de convenio deja en blanco la definición de la unidad de cuenta del artículo 6.

5. Con posterioridad a la fecha de la reunión de la CNUDMI de 19 de abril de 1976 ha habido un hecho nuevo, que es el acuerdo sobre una versión revisada de la fórmula utilizada en los Protocolos de Montreal. Se trata del texto adoptado el 19 de noviembre de 1976, en el Convenio de Londres sobre los límites de la responsabilidad por reclamaciones marítimas[c] que fue seguido de otros tres protocolos de la misma fecha (Protocolo al Convenio Internacional de 1969 de Responsabilidad Civil por Daños causados por Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, Protocolo al Convenio Internacional de 1971 sobre la Constitución de un Fondo de Indemnización de Daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos y Protocolo al Convenio de Atenas

[a] Véase A/CN.9/C.1/SR.10.

[b] Para el texto del artículo VII del Protocolo de Montreal No. 4, véase *supra* documento A/CONF.89/8, nota 32.

[c] Para el texto del artículo 8 del convenio de Londres, véase *supra* documento A/CONF.89/8, nota 31.

de 1974 relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar). Esta revisión tenía por objeto resolver la dificultad que, según se ha reconocido, se plantea en virtud de los Protocolos de Montreal, que es la falta de garantía legal en cuanto a la uniformidad de valoración entre las monedas de los Estados que son miembros del Fondo y las de los Estados que no lo son. La solución ha sido disponer que los cálculos y las conversiones que tengan que hacer los Estados no miembros se efectúen de modo que, en la medida de lo posible, expresen en la moneda nacional de . . . [tal] Estado parte . . . dándoles el mismo valor real que . . . se expresa en unidades de cuenta". Para la aplicación de este principio, esos Estados tienen que comunicar al depositario cuál es el modo de cálculo o el resultado de la conversión y darle cuenta de cualquier cambio que se registre en uno o en otra.

6. Para completar la descripción del artículo 8 del Convenio de Londres, conviene mencionar otra disposición de ese Convenio, el artículo 21, que guarda relación con él. El artículo 21 prevé la posibilidad de sustituir las unidades de cuenta definidas en los párrafos 1 y 2 del artículo 8 (esto es, las dos unidades de cuenta—DEG y oro—o una de ellas) por otras unidades de cuenta. En virtud del artículo 21, para ello se ha de convocar una conferencia especial al efecto a petición de un cuarto por lo menos de los Estados Partes, en la que se podría adoptar una decisión sobre la sustitución por una mayoría de dos tercios de los Estados Partes presentes y votantes en dicha conferencia.

7. Como el Convenio de Londres de 1976 refleja el acuerdo más reciente de Estados miembros y Estados no miembros del Fondo sobre una disposición relativa a la unidad de cuenta, puede considerarse como una base adecuada para estudiar la unidad de cuenta que convenga adoptar para este Convenio y a ello voy a referirme ahora.

8. La disposición del Convenio de Londres sobre la unidad de cuenta constituye un progreso evidente respecto a los Protocolos de Montreal, porque procura garantizar una valoración sustancialmente uniforme de las monedas de todos los Estados Partes, sean o no miembros del Fondo. Esto se logra utilizando el DEG como unidad de cuenta para los miembros del Fondo, y disponiendo que los demás Estados partes valoren sus monedas de modo que se obtenga, en la medida de lo posible, el "mismo valor real". Si bien el "valor real" no se define, y por tanto su significado debe depender de la práctica realmente seguida, los negociadores del Convenio de Londres consideraron que el compromiso contraído y la obligación conexa de comunicar al depositario el método de cálculo mediante el que se obtiene ese valor proporcionan una garantía satisfactoria de que se obtendrá el "mismo valor real" que el valor calculado a base del DEG. Me permito sugerir, no obstante, que la expresión "valor real" podría mejorarse porque, utilizada en economía, es una expresión que normalmente se refiere a un valor ajustado atendiendo a los cambios en el nivel de los precios, significado que probablemente no es el que ha querido dársele en el Convenio de Londres.

9. Con todo, me parece que el efecto técnico de esta disposición, por lo que respecta a los Estados no miembros del Fondo cuya legislación no permite la evaluación de sus monedas tomando como base de referencia los DEG, suscita una cuestión que tiene más trascendencia que un problema de lenguaje. La cuestión está en determinar si el requisito del "mismo valor real" se entiende debidamente como una especie de acuerdo de *statu quo*, es decir, como un compromiso en virtud del cual esos Estados, mientras no cambie su legislación, mantendrán el valor de sus monedas con respecto al oro para los efectos del Convenio de Londres (y de los protocolos aprobados simultáneamente) sobre la base de un precio equivalente al precio oficial histórico de 35 DEG por onza de oro fino. Planteo esta cuestión porque la segunda enmienda ha descartado este precio del sistema monetario internacional para casi todos los efectos.

10. Si el Convenio sobre el Transporte Marítimo de Mercancías hubiera de seguir la fórmula del Convenio de Londres de 1976 a este respecto, habría que tratar de resolver una dificultad que esa fórmula plantea. La dificultad obedece a que el Convenio de Londres mantiene explícitamente una unidad de cuenta que se define con respecto al oro y establece implícitamente un método para la evaluación basada en el oro mediante el requisito del "mismo valor real", cuando ya no existe un acuerdo internacional general sobre el precio del oro. Es cierto que la posibilidad de la evaluación basada en el oro estaría limitada a los Estados Partes que no son miembros del Fondo y cuya legislación no permite la conversión de sus monedas nacionales en DEG. Ahora bien, este método puede tener consecuencias de mayor alcance. Por ejemplo, si en algún momento, más adelante, esos Estados modificaran sus disposiciones legales sobre la evaluación de sus monedas a base del oro en el mismo sentido que el resto del mundo, ¿cuál sería la situación jurídica según el Convenio? ¿Habría que revisarlo para dar efectividad a tales modificaciones? Este problema técnico podría resolverse hasta cierto punto, para los efectos del Convenio sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, recurriendo a la misma fórmula que el Convenio de Londres, es decir, agregando una disposición análoga al artículo 21 del Convenio de Londres que he mencionado antes.

11. En vista de estas consideraciones, quizá la Conferencia podría pensar en otra solución que permitiese también respetar la posición actual de los Estados que no son miembros del Fondo y cuya legislación no permite aplicar la unidad de cuenta DEG. La solución consistiría en autorizar a esos Estados a evaluar sus monedas, a los efectos del Convenio, de un modo determinado por cada uno de esos Estados, pero con la condición de llegar al mismo valor que se aplicará a los demás Estados Contratantes, de modo semejante al previsto en el párrafo 4 del artículo 8 del Convenio de Londres. Esta formulación no modificaría el *statu quo* para esos Estados porque podrían seguir evaluando oficialmente su moneda sobre la base del oro durante el tiempo que lo desearan, pero ofrecería un marco técnico flexible que permitiría a esos países la transición a un método de evaluación distinto sin necesidad de proceder a una revisión del Convenio.

12. Al concluir mis observaciones me es grato invitar a los participantes en la Conferencia a que formulen las preguntas que estimen oportunas acerca de los puntos que he tratado y ofrecerles mi colaboración incondicional para la labor de redacción de un texto sobre esta materia.

*Proyecto de artículo 6*

*Disposición relativa a la unidad de cuenta*

*a)* Por unidad de cuenta se entenderá el derecho especial de giro del Fondo Monetario Internacional. Las sumas a que se hace referencia en el presente Convenio se expresarán en la moneda nacional del Estado Contratante en el que se invoque la limitación conforme al valor que tenga esa moneda en derechos especiales de giro en la fecha en que se efectúe el pago, tal como sea publicado por el Fondo Monetario Internacional o, si ese valor no se publicara, tal como se calcule por referencia al valor de otra moneda que sea publicado;

*b)* No obstante, el valor de una moneda nacional de un Estado Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar el método enunciado en el inciso *a)* será calculado, para los efectos del presente Convenio, con arreglo a lo que determine ese Estado Contratante, a condición de que el cálculo se efectúe de manera que, en la medida de lo posible, exprese en la moneda nacional el mismo valor que el expresado en unidades de cuenta por los miembros del Fondo Monetario Internacional. En el momento de la firma y cada vez que se produzca un cambio, todo Estado Contratante comunicará al depositario el método de cálculo que adopte para la aplicación de lo dispuesto en el presente inciso.

### 3. Estados Unidos de América: nota relativa a los efectos de la inflación sobre los límites de responsabilidad de las Reglas de Visby

***Documento A/CONF.89/C.1/L.131***

*[Original: inglés]*
*[14 de marzo de 1978]*

1. Los cuadros adjuntos, titulados "Inflación de los precios del producto nacional bruto de los Estados Unidos", "Inflación de los precios de los bienes en el producto nacional bruto de los Estados Unidos", "Inflación de los precios de las exportaciones mundiales", e "Inflación de los precios de las importaciones mundiales", se prepararon para mostrar el efecto de la inflación sobre los límites de responsabilidad establecido por las Reglas de Visby en 1968, dar una indicación de los niveles de responsabilidad que se necesitan en el artículo 6 del actual proyecto de convenio de la CNUDMI con objeto de mantener el valor real, y demostrar que es necesario incluir en un nuevo convenio una disposición que permita tener en cuenta la inflación futura a fin de mantener el valor real en el convenio propuesto.

2. Los cuadros se han preparado utilizando cuatro mediciones de la inflación publicadas regularmente, dos por los Estados Unidos y dos por las Naciones Unidas. Para cada año posterior a 1968, el valor corriente en dólares necesario a fin de mantener el valor real se calculó según la siguiente fórmula:

*Coeficiente de deflación de los precios para un año determinado:*

Coeficiente de deflación de los precios el año base (1968) x el valor en el año base (0,90 ó 667,00 dólares) = los dólares por libra de peso o dólares por bulto en el año determinado.

Se calcularon entonces los derechos especiales de giro por kilogramo multiplicando los dólares por libra de peso por 2,2046 (el número de libras en un kilo) y por 0,8333 (el número de dólares de los EE. UU. por 1 DEG a razón de 1 DEG = 1,20 dólares de los EE. UU.). El resultado se redondeó a la centésima de DEG más próxima. Los derechos especiales de giro por bulto se determinaron multiplicando los dólares por bulto por 0,8333 (el número de dólares de los EE. UU. por 1 DEG a razón de 1 DEG = 1,20 dólares de los EE. UU.). El resultado se redondeó a la unidad de DEG más próxima.

3. En los cuadros se indican tasas anuales medias de inflación que van de un poco menos del 5 % respecto de los bienes únicamente en el PNB de los Estados Unidos a un poco más del 11 % respecto de las exportaciones e importaciones mundiales determinadas por la Oficina de Estadística de las Naciones Unidas. Al PNB total de los Estados Unidos correspondió una tasa media de inflación anual de poco más del 6 %, compuesta anualmente.

4. Para mantener el valor real de 1968 de las Reglas de Visby, independientemente de otras modificaciones del régimen de responsabilidad que afecten al equilibrio entre los cargadores y los navieros, los límites de responsabilidad establecidos en el convenio, habrían de variar, con las tasas de inflación antes indicadas, entre

1,48 dólares de los EE. UU. por libra de peso (2,72 DEG por kilo) y

2,62 dólares de los EE. UU. por libra de peso (4,82 DEG por kilo) y

1.096 dólares de los EE. UU. por bulto (913 DEG por bulto) y

1.947 dólares de los EE. UU. por bulto (1.622 DEG por bulto).

INFLACIÓN DE LOS PRECIOS DEL PRODUCTO NACIONAL BRUTO DE LOS ESTADOS UNIDOS

| *Año* | *Coeficiente de deflación de los precios del PNB** | *Dólares: libra* | *DEG:kg* | *Dólares: bulto* | *DEG: bulto* |
|---|---|---|---|---|---|
| 1968 ..... | 82.57 | .90 | 1.65 | 667 | 556 |
| 1969 ..... | 86.72 | .95 | 1.75 | 700 | 583 |
| 1970 ..... | 91.36 | 1.00 | 1.84 | 738 | 615 |
| 1971 ..... | 96.02 | 1.05 | 1.93 | 776 | 647 |
| 1972 ..... | 100.00 | 1.09 | 2.00 | 808 | 673 |
| 1973 ..... | 105.80 | 1.15 | 2.11 | 855 | 712 |
| 1974 ..... | 116.02 | 1.27 | 2.33 | 937 | 781 |
| 1975 ..... | 127.18 | 1.39 | 2.55 | 1027 | 856 |
| 1976 ..... | 133.88 | 1.46 | 2.68 | 1081 | 901 |
| 1977 ..... | 141.33** | 1.54 | 2.83 | 1142 | 952 |

* *Fuente: Survey of Current Business*, julio de 1977, Oficina de Análisis Económicos del Departamento de Comercio de los Estados Unidos, cuadro 7.1, Coeficientes implícitos de deflación de los precios del producto nacional bruto (total).

** *Fuente*: Estimación de la Oficina de Análisis Económicos del Departamento de Comercio de los Estados Unidos:

1 DEG = 1,20 dólares de los EE. UU.
1 kg = 2,2046 libras.
1,00 dólares de los EE. UU. = 0,8333 DEG.

INFLACIÓN DE LOS PRECIOS DE LOS BIENES EN EL PRODUCTO NACIONAL BRUTO DE LOS ESTADOS UNIDOS

| *Año* | *Coeficiente de deflación de los precios de los bienes** | *Dólares: libra* | *DEG:kg* | *Dólares: Bulto* | *DEG. bulto* |
|---|---|---|---|---|---|
| 1968 ..... | 87.1 | .90 | 1.65 | 667 | 556 |
| 1969 ..... | 90.6 | .94 | 1.73 | 694 | 578 |
| 1970 ..... | 94.4 | .98 | 1.80 | 723 | 602 |
| 1971 ..... | 97.6 | 1.01 | 1.86 | 747 | 622 |
| 1972 ..... | 100.0 | 1.03 | 1.89 | 766 | 638 |
| 1973 ..... | 105.2 | 1.09 | 2.00 | 806 | 672 |
| 1974 ..... | 115.2 | 1.19 | 2.19 | 882 | 735 |
| 1975 ..... | 127.4 | 1.32 | 2.43 | 976 | 813 |
| 1976 ..... | 131.7 | 1.36 | 2.50 | 1009 | 841 |
| 1977 ..... | 136.3** | 1.41 | 2.59 | 1044 | 870 |

* *Fuente: Survey of Current Business*, julio de 1977, Oficina de Análisis Económicos del Departamento de Comercio de los Estados Unidos, cuadro 7.3, Coeficientes implícitos de deflación de los precios del PNB, por tipos de productos.

** *Fuente*: Estimación de la Oficina de Análisis Económicos del Departamento de Comercio de los Estados Unidos:

1 DEG = 1,20 dólares de los EE. UU.
1 kg = 2,2046 libras.
1,00 dólares de los EE. UU. = 0,8333 DEG.

INFLACIÓN DE LOS PRECIOS DE LAS EXPORTACIONES MUNDIALES

| Año | Base del índice* | Dólares/libra | DEG/kg | Dólares/bulto | DEG/bulto |
|---|---|---|---|---|---|
| 1968 ..... | 92 | .90 | 1.65 | 667 | 556 |
| 1969 ..... | 95 | .93 | 1.71 | 689 | 574 |
| 1970 ..... | 100 | .98 | 1.80 | 725 | 604 |
| 1971 ..... | 105 | 1.03 | 1.89 | 761 | 634 |
| 1972 ..... | 114 | 1.12 | 2.06 | 826 | 689 |
| 1973 ..... | 141 | 1.38 | 2.54 | 1022 | 852 |
| 1974 ..... | 199 | 1.95 | 3.58 | 1443 | 1202 |
| 1975 ..... | 216 | 2.11 | 3.88 | 1566 | 1305 |
| 1976 ..... | 218** | 2.13 | 3.91 | 1580 | 1317 |

* *Fuente: U.N. Monthly Bulletin of Statistics*, enero de 1977, vol. XXXI, No. 1, Cuadro especial B. Comercio mundial de las economías de mercado.

** *Fuente*: Oficina de Estadística de las Naciones Unidas:

1 DEG = 1,20 dólares de los EE. UU.
1 kg = 2,2046 libras.
1,00 dólares de los EE. UU. = 0,8333 DEG.

INFLACIÓN DE LOS PRECIOS DE LAS IMPORTACIONES MUNDIALES

| Año | Base del índice* | Dólares/libra | DEG/kg | Dólares/bulto | DEG/bulto |
|---|---|---|---|---|---|
| 1968 ..... | 93 | .90 | 1.65 | 667 | 556 |
| 1969 ..... | 96 | .93 | 1.71 | 688 | 574 |
| 1970 ..... | 100 | .97 | 1.78 | 717 | 598 |
| 1971 ..... | 105 | 1.02 | 1.87 | 753 | 628 |
| 1972 ..... | 114 | 1.10 | 2.02 | 818 | 681 |
| 1973 ..... | 140 | 1.36 | 2.50 | 1004 | 837 |
| 1974 ..... | 198 | 1.92 | 3.53 | 1420 | 1183 |
| 1975 ..... | 217 | 2.10 | 3.86 | 1556 | 1297 |
| 1976 ..... | 218** | 2.11 | 3.88 | 1563 | 1303 |

* *Fuente: U.N. Monthly Bulletin of Statistics*, enero de 1977, vol. XXXI, No. 1, cuadro especial B, Comercio mundial de las economías de mercado.

** *Fuente*: Oficina de Estadística de las Naciones Unidas:

1 DEG = 1,20 dólares de los EE. UU.
1 kg = 2,2046 libras.
1,00 dólares de los EE. UU. = 0,8333 DEG.

## 4. PRINCIPALES CUESTIONES SOBRE LOS ARTÍCULOS 5 Y 6 SOMETIDAS A EXAMEN DE LA PRIMERA COMISIÓN POR SU PRESIDENTE

***Documento A/CONF.89/C.1/L.132***

*[Original: francés]*
*[14 de marzo de 1978]*

1. ¿Debe restablecerse la exoneración por falta náutica?

2. ¿Es la Comisión partidaria de la solución del párrafo 4 del artículo 5, según la cual se impone al demandante, en caso de daño causado por incendio, la carga de probar que el incendio provino de culpa o negligencia del porteador o de sus empleados o agentes?

3. Al tratar de establecer un límite de responsabilidad, ¿debe adoptarse un doble criterio (bultos y peso) o un criterio único (peso)? ¿Cuál sería el importe de la indemnización por unidad? ¿En qué casos habría de ser ilimitada la responsabilidad?

4. ¿Debe excluirse del ámbito del régimen o del convenio la responsabilidad por la demora? Si se contesta negativamente, ¿conviene establecer un régimen especial para este tipo de perjuicio o es preciso darle el mismo trato que al perjuicio causado por la pérdida? Si fuese preferible un régimen especial, ¿sobre qué base habría de fijarse el límite de la responsabilidad? ¿Sobre el importe del flete o sobre un múltiplo del flete?

5. ¿Cómo se determinará la unidad de cuenta?

## 5. REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE: NOTA RELATIVA AL ARTÍCULO 5

***Documento A/CONF.89/C.1/L.133***

*[Original: inglés]*
*[14 de marzo de 1978]*

*Introducción*

1. El presente documento tiene como finalidad determinar las consecuencias económicas del texto actual del proyecto de artículo 5, que elimina la excepción a que puede acogerse el porteador en virtud de las Reglas de La Haya de 1924 y 1968 por el daño o la pérdida de las mercancías causados por "actos, negligencia o falta del capitán, marinero, piloto o de los empleados del porteador en la navegación . . . del buque". Entendemos que estas consecuencias son las mismas para todos los países; no hay diferencia de intereses entre porteador y cargador en los países desarrollados y los países en desarrollo.

2. El Reino Unido no ignora los motivos aducidos para omitir esa excepción del "error de navegación" en el texto de la CNUDMI y reconoce el acierto de muchos de ellos. En particular, apoya el deseo de que el nuevo convenio de la CNUDMI incluya una fórmula sencilla para enunciar la responsabilidad del porteador. Sin embargo, el Reino Unido opina que no se han tenido suficientemente en cuenta las

consecuencias económicas de la supresión de la excepción del error de navegación. Estamos firmemente convencidos de que la más importante de esas consecuencias será un aumento del costo neto del transporte marítimo, que dará lugar inevitablemente a un aumento del costo para el consumidor final y a un cambio discutible de la estructura de las disposiciones de seguros. La primera consecuencia redundará en perjuicio de los medios mercantiles en todo el mundo (países desarrollados y países en desarrollo, así como países porteadores y países cargadores), mientras que la segunda tendrá efectos desfavorables especialmente para los países en los que los mercados de seguros son pequeños o se están desarrollando.

3. La opinión del Reino Unido, a la que ha llegado tras un detenido análisis basado en las opiniones coincidentes de sus aseguradores, cargadores y porteadores, es que los argumentos económicos en favor de la inclusión de la excepción del error de navegación en el proyecto de convenio de la CNUDMI son lo bastante sólidos para convertir esta cuestión en uno de los asuntos más importantes que ha de decidir la Conferencia. Por ejemplo, si, como se indica en el informe "Conocimientos de embarque" "el costo económico del régimen actual es excesivo, y el exceso viene exactamente indicado por el grado de duplicación del seguro debido a la incertidumbre"[4], la no inclusión de la excepción del error de navegación dará lugar a que las nuevas reglas se presten aún más a la crítica a este respecto.

*El costo*

4. Hay varias razones importantes por las que es difícil poner en duda que la omisión de la excepción del error de navegación provocará un aumento del costo neto del transporte marítimo.

5. El primer punto esencial es que la propuesta supresión de la excepción del error de navegación no reducirá sino que, al contrario, aumentará el alcance de la duplicación del seguro. Los aseguradores de la carga seguirán teniendo que proporcionar cobertura durante el período anterior y posterior al transporte marítimo por daños que no podrá demostrarse que han ocurrido durante el período en que el porteador era responsable y por toda insuficiencia o falta de resarcimiento debida a la limitación de responsabilidad, a la quiebra del porteador o a cualquier otra causa. Puede preverse, por lo tanto, que toda reducción de las primas del seguro de la carga quedará gravemente limitada.

6. El otro aspecto de este punto es que el hecho de tener al porteador por responsable del error de navegación daría lugar evidentemente a que el porteador necesitara una cobertura adicional de seguro de responsabilidad. Esto supondrá necesariamente un costo suplementario que repercutirá en un aumento de los fletes. La naturaleza de las disposiciones de seguros es tal que el aumento del costo del seguro de responsabilidad no resultará compensado por una disminución equivalente de los costos del seguro de la carga.

7. Es probable asimismo que se incurra en costos importantes derivados de las acciones de repetición mediante las cuales los aseguradores de la carga traten de resarcirse de las pérdidas de carga marítima que ocurran como consecuencia de errores de navegación.

8. El segundo punto importante es que el hecho de imponer al porteador una responsabilidad por el daño o la pérdida causados por error de navegación a menudo producirá un beneficio limitado para los reclamantes. En los casos en que un error de navegación ocasione un abordaje y la pérdida total de los buques de que se trate, surgirán reclamaciones marítimas importantes distintas de las relativas a la pérdida de la carga. En tales casos, las reclamaciones relativas a la carga serían objeto de una limitación global y posiblemente de una importante reducción. Asimismo, las propias reclamaciones relativas a la carga darían lugar, en los pagos relativos a otras reclamaciones marítimas derivadas del incidente, a una reducción bastante mayor que la que se produciría en otro caso.

9. Aunque la analogía con otros convenios de transporte internacional que no incluyen una excepción comparable podría inducir a apoyar la omisión de la excepción del error de navegación, el Reino Unido estima que cada modo de transporte debe ser considerado según las circunstancias particulares que le son propias. Los argumentos económicos antes expuestos en favor del mantenimiento de la excepción del error de navegación en el contexto marítimo son evidentes. Por otra parte, entendemos que las sumas considerables que normalmente se arriesgan en el transporte marítimo no tienen equivalente en otros modos de transporte, mientras que, por ejemplo, en el caso del transporte por carretera, el Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR) establece explícitamente (artículo 17) excepciones a la responsabilidad del porteador correspondientes a ese modo de transporte.

*Los cargadores*

10. Al considerar las consecuencias de la omisión de la excepción del error de navegación, el Reino Unido ha prestado especial atención a las opiniones de sus cargadores. El Consejo Británico de Cargadores (British Shippers Council) (órgano representativo nacional) ha declarado que, en su opinión, la cuestión del error de navegación es de la mayor importancia para los propietarios de la carga y los cargadores. No duda de que la omisión de esta excepción, pese a presentar "un aliciente superficial obvio para los cargadores", tendrá como resultado el aumento del costo de los fletes para el cargador, sin una disminución correspondiente de las primas del seguro de la carga, y no influirá de modo significativo sobre el número de accidentes marítimos y el consiguiente riesgo a que está expuesta la carga por esta causa.

11. El Consejo de Cargadores aduce también la ventajosa flexibilidad del seguro de la carga como otro argumento para no imponer al porteador la necesidad de contratar un seguro aún mayor. Por supuesto, es evidente que, con las disposiciones actuales, los cargadores pueden, más o menos, suscribir donde deseen la cobertura que deseen y ajustarla a las circunstancias de una expedición determinada. De esta manera, el cargador puede controlar en gran medida sus costos de seguro. Es evidente que perdería ese control si el porteador se viera obligado a suscribir, mediante un seguro de responsabilidad, una parte más importante de la cobertura correspondiente.

*Los aseguradores*

12. En el Reino Unido, tanto los aseguradores de la responsabilidad del porteador (los clubs de protección e indemnización) como los aseguradores de la carga están unidos en su oposición a que se omita la excepción del error de navegación. Consideran que tal omisión daría lugar a un aumento sin compensación de sus gastos administrativos, a una mayor incertidumbre y a un costo más alto como consecuencia de una mayor duplicación de la cobertura del seguro y, dada la falta de toda ventaja compensatoria, a un trastorno innecesario del equilibrio entre el seguro de la carga y el seguro de responsabilidad.

*Los porteadores*

13. Los argumentos expuestos en favor de la inclusión de la excepción del error de navegación en las reglas propuestas pueden defenderse sin referencia alguna a los intereses de los propios porteadores. No obstante, como era de esperar, los armadores del Reino Unido apoyan a los cargadores y a los aseguradores. Aunque es de suponer que el aumento de los costos que correspondería a los armadores, al asumir éstos la responsabilidad del error de navegación, se transmitiría a los cargadores mediante la subida de los fletes, el aumento neto del costo resultante provocaría, con arreglo a leyes económicas elementales, una disminución de la demanda de servicios de transporte marítimo y del volumen del comercio marítimo, a medida que fuera siendo cada vez más costoso el transporte de ciertas mercancías marginales. Evidentemente, esto no es del agrado de los armadores, cuya subsistencia depende de la demanda de los servicios que ofrecen.

*Efectos económicos generales*

14. Incluso si, contra nuestro parecer, la disminución de las tarifas del seguro de la carga compensara el aumento de las contribuciones de los clubs de protección e indemnización y las consiguientes subidas de los fletes, los posibles beneficios resultantes corresponderían, desde el punto de vista de la balanza de pagos, a países como el Reino Unido, que poseen empresas navieras y clubs de protección e indemnización. Sin embargo, lo que preocupa principalmente al Reino Unido es el posible aumento general del costo del transporte.

*Conclusión*

15. Los argumentos mencionados se basan en un razonamiento comercial que es válido para todos los países. El hecho de que los cargadores del Reino Unido, tras un detenido análisis de la cuestión, se

[4] TD/B/C.4/ISL/6/Rev.1.

opongan enérgicamente al texto de la CNUDMI sobre el error de navegación es especialmente significativo, y es evidente que, si no se incluye esta excepción, el convenio propuesto supondrá una decepción tanto para los cargadores como –y quizá en mayor medida– para los porteadores. Aunque las consecuencias económicas de la omisión de esta excepción serán perjudiciales para todos los países, los peores efectos se producirán en los países en desarrollo. Ellos serán los más afectados por el aumento de los costos y perderán su naciente sector de seguros de la carga en favor del seguro de responsabilidad del porteador de los países desarrollados.

16. Por todas estas razones, el Reino Unido considera coveniente que se incluya en el artículo 5 la excepción del error de navegación.

6. ARGENTINA: OTRO PUNTO FUNDAMENTAL SOBRE LOS ARTÍCULOS 5 Y 6 SOMETIDO AL EXAMEN DE LA PRIMERA COMISIÓN

***Documento A/CONF. 89/C. 1/L. 134***

*[Original: español]*
*[14 de marzo de 1978]*

¿Está la Comisión de acuerdo con la fórmula del párrafo 1 del artículo 5, es decir, con el principio de la responsabilidad fundada en la culpa y la exoneración del transportador, acreditando la falta de culpa? ¿Qué se sugiere respecto a la fórmula de este párrafo?

7. JAPÓN: NOTA EXPLICATIVA SOBRE LA ENMIENDA AL INCISO *a)* DEL PÁRRAFO 1 DEL ARTÍCULO 15 QUE FIGURA EN EL DOCUMENTO A/CONF. 89/C. 1/L. 24[e]

***Documento A/CONF. 89/C. 1/L. 139***

*[Original: inglés]*
*[16 de marzo de 1978]*

1. En el documento A/CONF. 89/C. 1/L. 24, el Japón proponía que se modificase el inciso *a)* del párrafo 1 del artículo 15, es decir la parte que dice "el número de bultos o de piezas, y el peso de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo" para que dijera: "*a) bis*. El número de bultos o de piezas o la cantidad o peso de las mercancías, según sea el caso".

2. La finalidad del proyecto de disposición de la CNUDMI es que se indique obligatoriamente en el conocimiento de embarque el número de bultos o de piezas y el peso u otro cantidad, si los ha facilitado el cargador, mientras que, con arreglo al inciso *b)* del párrafo 3 del artículo 3 de las reglas de La Haya, solamente se ha de consignar en el conocimiento de embarque una de estas indicaciones.

3. La razón por la que el Japón presentó la citada propuesta es que el mencionado proyecto de disposición de la CNUDMI no se ajusta a las necesidades ni a la práctica del tráfico en buques de línea regular, en el que, en un solo viaje de un buque de línea, hay un elevado número de expediciones de diversas mercancías con conocimientos de embarque. La situación es la siguiente.

*a)* Con arreglo a la práctica actual en el tráfico de líneas regulares, en los conocimientos de embarque suele consignarse no sólo el número de bultos o piezas, sino también el peso y, con frecuencia, incluso el volumen, especialmente en el caso de la carga general. Ello puede obedecer en parte a la necesidad de calcular el flete, ya que los fletes se basan en el peso o en la relación peso/volumen, si esta última es más alta, pero también puede deberse a las exigencias del cargador/consignatario en el contrato de venta. Huelga decir que el peso o el volumen de las mercancías que se consignan en el conocimiento de embarque son únicamente los declarados por el cargador, y el porteador no dispone de un medio razonable de comprobarlos en el momento de recibir las mercancías y, de hecho, no los comprueba; lo único que comprueba es el número de bultos o de piezas de mercancías al recibirlas.

*b)* Incluso con arreglo al nuevo proyecto de disposición, al porteador le será difícil poner fin a la mencionada práctica de hacer constar en el conocimiento de embarque el peso o el volumen de las mercancías, junto con el número de bultos o de piezas, y nos preocupa que, con arreglo al párrafo 3 del artículo 16, pueda hacerse responsable al porteador, respecto del endosatario de buena fe del conocimiento de embarque, del peso o el volumen que haya hecho constar sin ninguna reserva específica.

*c)* Para evitar la mencionada situación, el porteador se verá obligado a pedir la comprobación del peso o el volumen de todos los bultos y piezas de la carga, inmediatamente antes de recibirlos o de cargarlos a bordo del buque, por organizaciones neutrales competentes, como por ejemplo peritos jurados oficialmente reconocidos, y a emitir el conocimiento de embarque únicamente previa presentación del certificado correspondiente expedido por una organización de ese tipo. Es evidente que ese procedimiento dificultaría hasta tal punto la operación de recepción o de carga que el tiempo consumido y los gastos resultantes llegarán a ser intolerables para la industria del transporte marítimo y las empresas mercantiles y, finalmente, para los consumidores debido a la subida de los fletes y otros costos del transporte.

*d)* En el caso del tráfico servido por buques de línea regular, que implica una cantidad considerable de expediciones que requieren la emisión de conocimientos de embarque, a veces más de mil para un viaje determinado, también representará una gran carga para el porteador verse obligado a hacer constar, en cada original (generalmente son necesarios tres) de cada conjunto de conocimientos de embarque para un buque de línea regular, la reserva específica de que no tiene medios razonables de comprobar el peso o el "peso de los cargadores", etc. Esto dificultará también la emisión por el porteador de los conocimientos de embarque y aumentará el costo del transporte en el tráfico servido por buques de línea regular, en detrimento de la industria del transporte marítimo y las empresas mercantiles.

*e)* Consideramos que una jurídica de este tipo, que requiere que se incluya una reserva específica en todas y cada una de las ocasiones, no es una buena norma, y por lo tanto, que debe modificarse el proyecto de artículo de que se trata para que diga que el porteador deberá hacer constar en el conocimiento de embarque el número de bultos o de piezas o el peso o la cantidad expresada de otro modo, según la naturaleza de las mercancías.

8. NOTE BY THE IMCO SECRETARIAT ON THE CARRIAGE OF DANGEROUS GOODS BY SEA

***Documento A/CONF. 89/C.1/L.167***

*[Inglés solamente[f]]*
*[20 de marzo de 1978]*

1. The secretariat of the Intergovernmental Maritime Consultative Organization (IMCO) considers that the following information on the work of IMCO in the field of the carriage of dangerous goods by sea may be of interest to the Conference, in particular with respect to article 13 of the draft Convention on the Carriage of Goods by Sea, which deals with the special rules on dangerous goods.

2. There has been a very substantial increase in the transport of goods by the marine mode over the past four decades. The amount of all cargo loaded and unloaded in maritime ports throughout the world has increased from some 375 million tonnes in 1937 to well over 1,000 million tonnes. It has been estimated that more than 50 per cent of all goods transported throughout the world are dangerous goods, produced in particular by the oil and oil products, the chemical and the nuclear energy industries. Most of these goods are shipped in bulk and normally, particularly in the case of liquids and gases, in special purpose-built ships. However, to reach the final user or consumer, smaller consignments also have to be transported in packaged forms, down to consumer sizes and very small sizes for use in laboratories. On an average, 10 to 15 per cent of the goods of break-bulk-carrying cargo liners, including ships carrying goods in unitized forms, may be regarded as dangerous.

[e] Véase *supra* párr. 147.

[f] Esta declaración se reproduce y distribuye en inglés solamente de acuerdo con el artículo 59 del reglamento de la Conferencia.

*The International Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS)

3. The SOLAS Convention, currently in force, was adopted in 1960 and entered into force in May 1965. Ninety-seven States are parties to the Convention as at the date of this document. A list of these 97 States is given in annex I.

*Chapter VII of the 1960 SOLAS Convention*

4. The 1960 SOLAS Convention deals with various aspects of maritime safety and contains *inter alia*, requirements in respect of the carriage of dangerous goods. The requirements of chapter VII of the 1960 SOLAS Convention prescribe the legal obligations of the contracting parties regarding the carriage of dangerous goods by sea. Recommendation 56 adopted by the 1960 SOLAS Conference urged contracting Governments to adopt a unified international maritime code for the carriage of dangerous goods by sea and recommended that IMCO pursue the study of this matter and prepare such a code covering, *inter alia*, classification, identification and documentation marking and labelling, stowage and segregation, as well as packing and containerization.

5. Chapter VII of the SOLAS Convention is applicable to the carriage of dangerous goods in all ships covered by the Convention.

6. The provisions of the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code supplement the requirements of chapter VII of the SOLAS Convention.

*The International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code*

7. The IMDG Code was developed in close co-operation with the United Nations Committee of Experts, taking particularly into account the United Nations recommendations prepared by them.

8. The IMDG Code was recommended to Governments by the 1965 IMCO Assembly for adoption or to form a basis for national requirements and regulations in order to provide harmonization between member States engaged in the carriage of dangerous goods by sea.

9. Although the provisions of the IMDG Code are primarily directed at mariners, they affect all industries involved in international trade, from the manufacturer to the consumer (e.g., manufacturers, packers and shippers are guided by the advice given on terminology, packing, labelling, etc.).

*The provisions of the IMDG Code*

10. The IMDG Code with its annexes and supplements, prepared by IMCO in fulfilment of recommendation 56, is designed to aid compliance with the international legal requirements of chapter VII of the SOLAS Convention and to supplement these basic and general requirements. Therefore, it should be used as the "unified international code" recommended by the 1960 SOLAS Conference. To date, the provisions of the Code have been implemented, in whole or in part, by 33 States. A list of States which have informed IMCO that they have adopted in whole or in part or that they are considering adopting the said Code is given in annex II.

11. A reprint of the IMDG Code in three bound volumes was published in 1972, and supplements, approved by the IMCO Maritime Safety Committee, have since been published once a year. A new revised edition of the Code in four volumes in a loose-leaf format has been published by IMCO and has been available since 1 March 1978.

12. For reasons of uniformity, the IMCO Maritime Safety Committee has agreed that the IMDG Code and its annexes, approved in May 1976, should be implemented on 1 September 1978, six months after publication of the English version of the new edition in the loose-leaf format. Copies of the Code, which delegates may wish to refer to, have been made available to the Conference secretariat.

*Application of the rules governing the carriage of dangerous goods*

13. The Code lays down basic principles. Recommendations for good practice and detailed provisions for individual substances, articles or materials are included in the General Introduction, annex 1, the introduction to the various classes and in the individual schedules, for example, on:

- Classification
- Flashpoint test method
- Identification and marking
- Labels
- Shipping documents
- Packing
- Freight container traffic
- Portable tanks and road tank vehicles
- Stowage
- Segregation
- Fire prevention and fire-fighting
- The carriage of dangerous goods on roll-on/roll-off ships
- The carriage of dangerous goods in limited quantities
- The carriage of dangerous goods in ship-borne barges on barge-carrying ships

*Classification*

14. Dangerous goods have been divided into the following classes:
*Class* 1 – Explosives
*Class* 2 – Gases: compressed, liquefied or dissolved under pressure
*Class* 3 – Inflammable liquids
*Class* 4 – Inflammable solids or substances
*Class* 5 – Oxidizing substances
*Class* 6 – Poisonous (toxic) and infectious substances
*Class* 7 – Radioactive substances
*Class* 8 – Corrosives
*Class* 9 – Miscellaneous dangerous substances

*"Not otherwise specified" (N.O.S.)*

15. In order to cover substances not listed by name in the Code, because shipments are infrequent or because a product is new in international trade, "not otherwise specified" (N.O.S.) entries have also been included, with the effect that all dangerous substances are in fact covered by the Code. In some cases the packing, stowage and segregation requirements are referred to the competent authority for specification or approval. It was recently agreed within IMCO that substances covered by these entries may only be shipped with the approval of the competent authority of the country concerned. The correct technical name of the substances shall be marked on their packagings and be mentioned in all documents required for their shipment. Cases may arise, however, where certain substances not listed in the Code are nevertheless regulated by the competent authority of a particular country. The consignor should ensure that such requirements are met when applicable.

*Identification and Marking*

16. Each receptacle containing dangerous goods shall be marked with the correct technical name (trade names shall not be used) and identified with a distinctive label or stencil of the label so as to make clear the dangerous character. Each receptacle shall be so labelled except receptacles containing chemicals packed in limited quantities and large shipments which can be stowed, handled and identified as a unit.

*Correct technical name*

17. When dangerous goods are offered for carriage by sea they should be identified on all shipping documents by a correct technical name and, where appropriate, by a United Nations number. Trade names do not satisfy this requirement until they have come into common international use, although they may be utilized on shipping documents and packages in addition to the correct technical name. A name under which a substance is commonly known may be considered to be a correct technical name provided it is sufficiently informative to enable interested parties to find out the chemical name by consultation of readily available general literature. When several technical names are in use for the same substance, one of these names has been chosen as the preferred "correct" technical name, the other names being secondary names. Initials only should not be used to describe a substance. Mixtures of substances should be declared under the name of the most dangerous constituent.

*Labelling*

18. The labelling system is based on the United Nations classification of dangerous goods. The system was established to make dangerous

goods easily recognizable from a distance by the general appearance (symbol, colour and shape) of the labels they bear.

*Shipping Documents*

19. In all documents relating to the carriage of dangerous goods by sea where the goods are named, the correct technical name of the goods shall be used (trade names shall not be used) and the correct description given in accordance with the classification.

20. The shipping documents prepared by the shipper shall include, or be accompanied by, a certificate or declaration that the shipment offered for carriage is properly packaged, marked and labelled and in proper condition for carriage.

21. Each ship carrying dangerous goods shall have a special list or manifest setting forth the dangerous goods on board and their location. A detailed stowage plan, which identifies by class and sets out the location of all dangerous goods on board, may be used in place of such special list or manifest.

*Packing*

22. The packing of dangerous goods shall be:

(*a*) Well made and in good condition;

(*b*) Of such a character that any inferior surface with which the contents may come in contact is not dangerously affected by the substance being conveyed; and

(*c*) Capable of withstanding the ordinary risks of handling and carriage by sea.

23. Where the use of absorbent or cushioning material is customary in the packing of liquids in receptacles that material shall be:

(*a*) Capable of minimizing the dangers to which the liquid may give rise;

(*b*) So disposed as to prevent movement and ensure that the receptacle remains surrounded; and

(*c*) Where reasonably possible, of sufficient quantity to absorb the liquid in the event of breakage of the receptacle.

24. The types of receptacles and packagings recommended in the IMDG Code are those which, based on extensive past experience, ensure a high degree of safety. Detailed specifications and a number of performance tests applicable to a wide range of receptacles and packages recommended in the IMDG Code, together with an illustrated glossary of packagings for the transport of dangerous goods are to be found in annex I to the IMDG Code.

25. The IMDG Code on marking *inter alia* requires as follows:

"Each packaging manufactured and intended for use according to these recommendations should bear indelible and clearly visible markings showing:

"(*a*) The United Nations packaging symbol specified in 3.6.2;

"(*b*) The specification identification designated for the packaging according to these recommendations; [see annex I to the IMDG Code]

"(*c*) The State in whose territory the specified tests have been carried out. (The International Vehicle Registration Identification Code and the initials of the competent authority shall be permitted);

"(*d*) The packaging group determined by tests for the packaging. The packaging group shall be indicated using the following designations:

'X' For packagings allowed for Groups I, II and III;

'Y' For packagings allowed for Groups II and III; and

'Z' For packagings allowed only for Group III.

The packaging group marking alone is considered valid for a liquid having a specific gravity not exceeding 1.2. When tested for a higher specific gravity, the specific gravity for which the packaging is tested should follow the group entry 'X', 'Y' or 'Z', as appropriate;

"(*e*) The name of the manufacturer or other identification of the packaging specified by the competent authority; and,

"(*f*) The year (last two digits) of manufacture (or reconditioning) of the packaging."

## ANNEX I

### States having accepted the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960

| | *Date of deposit of acceptance** |
|---|---|
| Haiti | 17 March 1961 |
| Norway | 23 August 1961 |
| France | 16 October 1961 |
| Viet Nam | 8 January 1962 |
| Ghana | 22 March 1962 |
| Peru | 25 July 1962 |
| United States of America | 2 August 1962 |
| Madagascar | 13 September 1962 |
| Morocco | 28 November 1962 |
| Spain | 22 January 1963 |
| Greece | 13 February 1963 |
| Japan | 23 April 1963 |
| Tunisia | 20 May 1963 |
| Cuba | 22 August 1963 |
| Paraguay | 11 September 1963 |
| Algeria** | 20 January 1964 |
| Liberia | 26 May 1964 |
| United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland** | 11 June 1964 |
| Netherlands | 16 October 1964 |
| Denmark | 1 December 1964 |
| Iceland | 11 December 1964 |
| Yugoslavia | 23 February 1965 |
| Saudi Arabia | 3 May 1965 |
| Finland | 11 May 1965 |
| Kuwait** | 14 May 1965 |
| Republic of Korea | 21 May 1965 |
| Germany, Federal Republic** | 25 May 1965 |
| Canada | 26 May 1965 |
| Burma | 12 July 1965 |
| Cyprus | 26 July 1965 |
| Egypt* | 27 July 1965 |
| Union of Soviet Socialist Republics | 4 August 1965 |
| Philippines | 11 August 1965 |
| Malaysia | 16 August 1965 |
| Israel | 5 October 1965 |
| Panama | 12 October 1965 |
| Ivory Coast | 2 November 1965 |
| Nigeria | 30 November 1965 |
| Sweden | 23 December 1965 |
| Switzerland | 12 January 1966 |
| Belgium | 10 February 1966 |
| New Zealand | 14 February 1966 |
| Pakistan** | 24 February 1966 |
| India | 28 February 1966 |
| Lebanon | 27 April 1966 |
| Argentina | 27 April 1966 |
| Poland | 29 April 1966 |
| Italy | 26 May 1966 |
| Iran | 31 May 1966 |
| Turkey | 2 June 1966 |
| Portugal | 14 June 1966 |
| Mexico | 22 June 1966 |
| Trinidad and Tobago | 6 September 1966 |
| Chile | 7 September 1966 |
| Indonesia | 26 October 1966 |
| Gambia | 1 November 1966 |
| Romania** | 12 December 1966 |
| Ireland | 14 February 1967 |
| Brazil | 8 March 1967 |
| Somalia | 30 March 1967 |
| Czechoslovakia | 5 July 1967 |
| Nicaragua | 9 October 1967 |

*After 26 May 1965 the Convention will enter into force for a Government three months after the date of the deposit of acceptance.

**With declaration/reservation.

| | Date of deposit of acceptance* |
|---|---|
| Bulgaria | 16 October 1967 |
| Mauritania | 4 December 1967 |
| South Africa | 13 December 1967 |
| Australia | 20 December 1967 |
| Maldives | 29 January 1968 |
| Jamaica | 22 February 1968 |
| Zaire | 20 May 1968 |
| Guinea | 5 September 1968 |
| Uruguay | 19 September 1968 |
| Syrian Arab Republic | 24 December 1968 |
| Venezuela | 23 January 1969 |
| Singapore | 12 February 1969 |
| Honduras | 18 February 1969 |
| Democratic Yemen | 20 May 1969 |
| Nauru | 19 January 1970 |
| Hungary** | 24 March 1970 |
| Monaco | 25 March 1970 |
| Senegal | 9 April 1970 |
| Zambia | 2 September 1970 |
| Democratic Kampuchea | 24 November 1970 |
| Equatorial Guinea | 3 March 1972 |
| Austria | 4 August 1972 |
| Fiji** | 15 August 1972 |
| Libyan Arab Jamahiriya | 10 January 1973 |
| Gabon | 3 September 1973 |
| China** | 5 October 1973 |
| Sri Lanka | 10 May 1974 |
| Ecuador | 30 June 1975 |
| Oman** | 20 August 1975 |
| Kenya | 12 September 1975 |
| Papua New Guinea** | 18 May 1976 |
| Bahamas** | 22 July 1976 |
| Seychelles | 1 October 1976 |
| German Democratic Republic** | 11 November 1976 |
| Tonga | 12 April 1977 |

## ANNEX II

STATES WHICH HAVE INFORMED IMCO THAT THEY HAVE ADOPTED IN WHOLE OR IN PART OR THAT THEY ARE CONSIDERING ADOPTING THE INTERNATIONAL MARITIME DANGEROUS GOODS (IMDG) CODE

Algeria
Argentina
Australia
Belgium
Canada
Chile
Denmark
Egypt
Finland
France
Germany, Federal Republic
Greece
India
Ireland
Israel
Italy
Japan
Liberia
Netherlands
New Zealand
Norway
Pakistan
Peru
Poland
Republic of Korea
Saudi Arabia
South Africa
Spain
Sweden
Switzerland
Union of Soviet Socialist Republics
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
United States of America

# F. INFORME DE LA SEGUNDA COMISION

## Documento A/CONF.89/11

*[Original: inglés]*
*[30 de marzo de 1978]*

INDICE


| | Párrafos | Página |
|---|---|---|
| I. INTRODUCCIÓN | 1–7 | 128 |
| A. Presentación del informe | 1–3 | 128 |
| B. Elección de la Mesa | 4 | 129 |
| C. Sesiones, organización de los trabajos y plan del presente informe | 5–7 | 129 |
| II. EXAMEN DEL PROYECTO DE DISPOSICIONES PREPARADO POR EL SECRETARIO GENERAL ACERCA DE LA APLICACIÓN Y OTRAS CLÁUSULAS FINALES | 8–62 | 129 |
| Artículo [ ]. Depositario | 8–12 | 129 |
| Artículo [ ]. Aplicación | 13–17 | 129 |
| Artículo [ ]. Fecha de aplicación | 18–22 | 130 |
| Artículo [ ]. Firma, ratificación [aceptación, aprobación], adhesión | 23–28 | 130 |
| Artículo [ ]. Entrada en vigor | 29–35 | 131 |
| Artículo [ ]. Transporte interno | 36–39 | 134 |
| Artículo [ ]. Transporte multimodal | 40–47 | 134 |
| Artículo [ ]. Denuncia | 48–51 | 136 |
| Nuevo artículo [ ]. Revisión y enmienda | 52–57 | 136 |
| Fórmulas finales del Convenio | 58–62 | 138 |


## I. Introducción

### A. PRESENTACIÓN DEL INFORME

1. En su resolución 31/100 de 15 de diciembre de 1976, la Asamblea General de las Naciones Unidas decidió que en 1978 se convocase una conferencia internacional de plenipotenciarios en Nueva York, o en cualquier otro lugar adecuado para el cual el Secretario General recibiese una invitación, para que examinase la cuestión del transporte marítimo de mercancías e incorporase los resultados de su labor en un convenio internacional y en los demás instrumentos que estimase apropiados. El Secretario General aceptó una invitación recibida del Gobierno de la República Federal de Alemania para que la Conferencia se celebrase en Hamburgo, República Federal de Alemania, y, consiguientemente, la Conferencia se reunió en Hamburgo, del 6 al 31 de marzo de 1978.

2. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías se abrió el 6 de marzo de 1978 en el Congress Centrum Hamburg,

4 0 4 4 7 1 5 0

Hamburgo, República Federal de Alemania. En su 1a. sesión plenaria, celebrada el 6 de marzo de 1978, la Conferencia, de conformidad con el artículo 43 de su reglamento, estableció dos comisiones principales, la Primera Comisión y la Segunda Comisión. A reserva de las modificaciones que pudiera proponer la Mesa de la Conferencia, ésta, en su 1a. sesión plenaria, confió a la Segunda Comisión el examen del proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales (A/CONF.89/6), a excepción del proyecto de artículos sobre "Reservas".

3. El presente documento contiene el informe de la Segunda Comisión sobre su examen de los textos de los artículos que le fueron remitidos.

### B. Elección de la Mesa

4. En su 3a. sesión plenaria, celebrada el 7 de marzo de 1978, la Conferencia eligió por unanimidad Presidente de la Segunda Comisión al Sr. D. Popov (Bulgaria). El 14 de marzo de 1978, en la 2a. sesión de la Comisión, el Sr. Th. J. A. M. de Bruijn (Países Bajos) fue elegido Vicepresidente y el Sr. N. Gueiros (Brasil) Relator.

### C. Sesiones, organización de los trabajos y plan del presente informe

#### i) *Sesiones*

5. La Segunda Comisión celebró 11 sesiones entre el 13 y el 14 de marzo de 1978.

#### ii) *Organización de los trabajos*

6. En su 1a. sesión, celebrada el 13 de marzo de 1978, la Segunda Comisión aprobó el programa provisional contenido en el documento A/CONF.89/C.2/L.1. El procedimiento adoptado por la Comisión consistió principalmente en examinar, artículo por artículo, los textos que fueron remitidos y las enmiendas a los mismos propuestas por los representantes durante la Conferencia. Tras el examen inicial de un artículo y de las enmiendas relativas al mismo, y con sujeción a las decisiones adoptadas sobre dichas enmiendas, el artículo era remitido al Comité de Redacción.

#### iii) *Plan del presente informe*

7. En el presente informe se reseña la labor de la Segunda Comisión en relación con cada uno de los artículos que tuvo ante sí, de conformidad con el siguiente esquema:

*a)* Texto del proyecto de artículo preparado por el Secretario General;

*b)* Textos de las enmiendas, cuando las hubo, con una breve indicación del resultado de su examen;

*c)* Deliberaciones de la Segunda Comisión, subdivididas de la manera siguiente:

i) Sesiones;

ii) Examen del artículo.

## II. Examen del proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación y otras cláusulas finales

### *Artículo* [ ]. *Depositario*

#### A. Texto del Secretario General

8. El texto preparado por el Secretario General era el siguiente:

"El Secretario General de las Naciones Unidas queda designado depositario del presente Convenio."

#### B. Enmiendas

9. Presentaron enmiendas al artículo la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, Uganda y, conjuntamente, el Ecuador y la India.

10. Esas enmiendas eran las siguientes:

a) *Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (A/CONF.89/C.2/L.3) y Uganda (A/CONF.89/C.2/L.4)*

Suprímase el artículo y añádase su contenido al párrafo 4 del artículo relativo a la firma, ratificación [aceptación, aprobación], adhesión.

[Rechazada; véase el párrafo 12 *infra*.]

b) *Ecuador y la India (A/CONF.89/C.2/L.9)*

Añádase al final del artículo la frase "y desempeñará todas las funciones propias de un depositario".

[Retirada; véase el párrafo 12 *infra*.]

#### C. Deliberaciones de la Segunda Comisión

#### i) *Sesiones*

11. La Segunda Comisión examinó el artículo en sus sesiones 1a. y 2a., celebradas el 13 y el 14 de marzo de 1978.

#### ii) *Examen*

12. En la 2a. sesión la enmienda de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (A/CONF.89/C.2/L.3) fue rechazada en la medida en que se refería al artículo relativo al depositario. En la misma sesión, la enmienda de Uganda (A/CONF.89/C.2/L.4) fue rechazada; la enmienda del Ecuador y la India (A/CONF.89/C.2/L.9) fue retirada y quedó aprobado el texto del Secretario General.

### *Artículo* [ ]. *Aplicación*

#### A. Texto del Secretario General

13. El texto preparado por el Secretario General era el siguiente:

"[1. Todo Estado contratante integrado por dos o más unidades territoriales en las que [, con arreglo a su Constitución,] sean aplicables distintos sistemas jurídicos en relación con las materias objeto del presente Convenio, podrá declarar en el momento de la firma, ratificación [aceptación, aprobación] o

adhesión, que el presente Convenio se aplicará a todas sus unidades territoriales o sólo a una o varias de ellas, y podrá ratificar su declaración en cualquier momento mediante otra declaración.

"2. Las declaraciones hechas en el momento de la firma estarán sujetas a confirmación al momento de la ratificación [aceptación o aprobación] del Convenio.

"3. Las declaraciones hechas con arreglo al párrafo 1 del presente artículo y la confirmación de las declaraciones hechas con arreglo al párrafo 2 del presente artículo se harán constar por escrito y deberán notificarse al depositario.

"4. Las declaraciones indicarán expresamente las unidades territoriales a las que se aplica el Convenio.

"5. Las declaraciones hechas con arreglo al párrafo 1 del presente artículo surtirán efecto desde la entrada en vigor del presente Convenio para el Estado de que se trate, salvo las declaraciones que sean notificadas al depositario después de dicha entrada en vigor. Estas últimas declaraciones surtirán efecto en la fecha en que el depositario reciba su notificación. Si en la notificación de estas declaraciones se indica que han de surtir efecto en una fecha especificada en la misma y dicha fecha es posterior a la fecha en que la notificación es recibida por el depositario, las declaraciones surtirán efecto en dicha fecha posterior.

"6. Si el Estado contratante mencionado en el párrafo 1 del presente artículo no hace ninguna declaración en el momento de la firma, ratificación [aceptación, aprobación] o adhesión, el Convenio surtirá efectos en todas las unidades territoriales de ese Estado.]"

### B. Enmiendas

14. Presentaron enmiendas al artículo la India y Uganda.

15. Las enmiendas eran las siguientes:

*Artículo en su totalidad*

*India (A/CONF.89/C.2/L.10)*

Suprímase el artículo.

[Aprobada; véase el párrafo 17 *infra*.]

*Párrafo 4*

*Uganda (A/CONF.89/C.2/L.5)*

Suprímase el párrafo 4.

[Rechazada; véase el párrafo 17 *infra*.]

### C. Deliberaciones de la Segunda Comisión

#### i) *Sesiones*

16. La Segunda Comisión examinó el artículo en sus sesiones 1a. y 7a., celebradas el 13 y el 21 de marzo de 1978.

#### ii) *Examen*

17. En la 7a. sesión fue rechazada la enmienda de Uganda (A/CONF.89/C.2/L.5) y quedó aprobada la de la India (A/CONF.89/C.2/L.10).

## *Artículo* [ ]. *Fecha de aplicación*

### A. Texto del Secretario General

18. El texto preparado por el Secretario General era el siguiente:

"Cada Estado Contratante aplicará las disposiciones del presente Convenio a los contratos de transporte que se celebren en la fecha de entrada en vigor del presente Convenio y posteriormente respecto de ese Estado."

### B. Enmiendas

19. El Ecuador y la India presentaron conjuntamente una enmienda al artículo.

20. Esa enmienda era la siguiente:

*Ecuador y la India (A/CONF.89/C.2/L.7)*

Suprímase este artículo y añádase su texto como párrafo adicional al artículo relativo a la entrada en vigor.

[Aprobada; véase el párrafo 22 *infra*.]

### C. Deliberaciones de la Segunda Comisión

#### i) *Sesiones*

21. La Segunda Comisión examinó el artículo en sus sesiones 1a. y 2a., celebradas el 13 y el 14 de marzo de 1978.

#### ii) *Examen*

22. En la 2a. sesión fue aprobada la enmienda presentada por el Ecuador y la India (A/CONF.89/C.2/L.7).

## *Artículo* [ ]. *Firma, ratificación [aceptación, aprobación], adhesión*

### A. Texto del Secretario General

23. El texto preparado por el Secretario General era el siguiente:

"1. El presente Convenio estará abierto a la firma por todos los Estados hasta . . . * en la Sede de las Naciones Unidas, Nueva York.

"2. El presente Convenio estará sujeto a ratificación, [aceptación o aprobación] por los Estados signatarios.

"3. Después de . . . *, este Convenio estará abierto a la adhesión por todos los Estados que no sean Estados signatarios.

"4. Los instrumentos de ratificación [aceptación, aprobación] y adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

---

"* Deberá insertarse la misma fecha."

### B. Enmiendas

24. Presentaron enmiendas al artículo, la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, Uganda y la India.

25. Esas enmiendas eran las siguientes:

a) *Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (A/CONF.89/C.2/L.3)*

Modifíquese el artículo para que diga:

"*Artículo* [ ]. *Firma, ratificación, adhesión*

"1. El presente Convenio estará abierto a la firma por todos los Estados hasta . . . y posteriormente estará abierto a la adhesión.

"2. El presente Convenio estará sujeto a ratificación por todos los Estados signatarios.

"3. Los instrumentos de ratificación y de adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas, que será el depositario del presente Convenio."

[Rechazada en parte y retirada en parte; véase el párrafo 27 *infra*.]

b) *Uganda (A/CONF.89/C.2/L.4)*

Unase el párrafo 4 al artículo relativo al depositario, de modo que diga lo siguiente:

"Los instrumentos de ratificación [aceptación, aprobación] y adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas, que queda designado depositario del presente Convenio."

[Rechazada: véase el párrafo 27 *infra*.]

c) *India (A/CONF.89/C.2/L.8)*

Redáctese el artículo como sigue:

"*Artículo* [ ]. *Firma, ratificación, adhesión*

"1. El presente Convenio estará abierto a la firma por todos los Estados durante un año en la Sede de las Naciones Unidas, Nueva York.

"2. El presente Convenio estará sujeto a ratificación por los Estados signatarios.

"3. Después de un año, el presente Convenio estará abierto a la adhesión por todos los Estados que no sean Estados signatarios.

"4. Los instrumentos de ratificación y adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas."

[Aprobada con enmiendas; véase el párrafo 28 *infra*.]

### C. Deliberaciones de la Segunda Comisión

#### i) *Sesiones*

26. La Segunda Comisión examinó el artículo en sus sesiones 1a. a 3a. celebradas los días 13, 14 y 15 de marzo de 1978.

#### ii) *Examen*

27. En la 2a. sesión, la enmienda presentada por la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (A/CONF.89/C.2/L.3), en la medida en que afectaba la relación de este artículo con el artículo relativo al depositario, así como la enmienda de Uganda (A/CONF.89/C.2/L.4), fueron rechazadas. Asimismo, fueron retiradas las restantes disposiciones de la enmienda de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

28. En la 3a. sesión fue aprobada la enmienda presentada por la India (A/CONF.89/C.2/L.8). No obstante, en esa misma sesión la Comisión aprobó también las dos subenmiendas verbales siguientes, propuestas por el Brasil y el Japón, respectivamente:

*a)* El Convenio estará abierto a la firma hasta el 30 de abril de 1979;

*b)* Insértense las palabras "aceptación o aprobación" inmediatamente después de la palabra "ratificación" en los párrafos 2 y 4 de este artículo.

## *Artículo* [ ]. *Entrada en vigor*

### A. Texto del Secretario General

29. El texto preparado por el Secretario General era el siguiente:

*Variante A*

"1. El presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración de un año contado desde la fecha de depósito del . . . instrumento de ratificación [aceptación, aprobación] o adhesión.

"2. Para cada Estado que llegue a ser Parte Contratante del presente Convenio después de la fecha de depósito del . . . instrumento de ratificación [aceptación, aprobación] o adhesión, el presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración de un año contado desde la fecha en que se depósito el instrumento pertinente en nombre de ese Estado."

*Variante B*

"1. El presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración de un año contado desde la fecha en que no menos de . . . Estados, cuyas flotas mercantes representen en conjunto como mínimo el . . . % del tonelaje bruto de las flotas mundiales, hayan llegado a ser Estados Contratantes en ella de conformidad con el artículo [ ].

"2. A los efectos del párrafo 1 del presente artículo, se considerará que el tonelaje bruto de un Estado Contratante y el tonelaje bruto de las flotas mercantes del mundo son los que figuran [en el Registro de Transporte Marítimo Lloyd, Cuadros Estadísticos 197 . . ., cuadro 1, relativo a las flotas mercantes del mundo] [en la edición del Registro de Transporte Marítimo Lloyd, Cuadros Estadísticos, cuadro 1, relativo a las flotas mercantes del mundo, que se haya publicado en la fecha más reciente antes de aquella en que haya llegado a ser Parte Contratante el último Estado Contratante computable a los efectos del párrafo 1 del presente artículo].

"3. Respecto de cada Estado que llegue a ser Parte Contratante en el presente Convenio en el curso del año

a que se hace referencia en el párrafo 1 del presente artículo, o después de expirado el mismo, el presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración de un año contado a partir de la fecha en que se depositó el instrumento pertinente en nombre de ese Estado."

*Variante C*

"1. El presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración de un año contado desde la fecha en que no menos de . . . Estados, incluidos . . . Estados cada una de cuyas flotas mercantes tenga como mínimo . . . toneladas brutas, hayan llegado a ser Partes Contratantes en ella de conformidad con el artículo [ ].

"2. A los efectos del párrafo 1 del presente artículo, se considerará que el tonelaje bruto de la flota mercante de un Estado Contratante es el tonelaje [que figura en el Registro de Transporte Marítimo Lloyd, Cuadros Estadísticos 197 . . ., cuadro 1, relativo a las flotas mercantes del mundo] [que figura respecto de un Estado Contratante en la edición del Registro de Transporte Marítimo Lloyd, Cuadros Estadísticos, cuadro 1, relativo a las flotas mercantes del mundo, que se haya publicado en la fecha más reciente antes de aquella en que ese Estado haya llegado a ser Parte Contratante].

"3. Respecto de cada Estado que llegue a ser Parte Contratante en el presente Convenio en el curso del año a que se hace referencia en el párrafo 1 del presente artículo, o después de expirado el mismo, el presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración de un año contado a partir de la fecha en que se depositó el instrumento pertinente en nombre de ese Estado."

*Variante D*

"1. El presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración de un año contado desde la fecha en que no menos de . . . Estados, en cuyos puertos se carguen o descarguen no menos del . . . % del peso total de las mercancías cargadas o descargadas en el transporte marítimo internacional, hayan llegado a ser Estados Contratantes de conformidad con el artículo [ ].

"2. A los efectos del párrafo 1 del presente artículo, se considerará que el peso total de las mercancías cargadas y descargadas en el transporte marítimo internacional y el peso de las mercancías cargadas y descargadas en el transporte marítimo internacional en los puertos de un Estado Contratante son los que [figuran en el *Anuario Estadístico de las Naciones Unidas, 197* . . ., cuadro . . ., '*Analysis of goods loaded and unloaded in international sea-borne shipping*' para el año 197 . . . ] [figuran, respecto del último año para el que se disponga de estadísticas, en el *Anuario Estadístico de las Naciones Unidas* publicado en la fecha más reciente antes de aquella en el que el último Estado Contratante computable a los efectos del párrafo 1 llegue a ser Parte Contratante, en el cuadro titulado '*Analysis of goods loaded and unloaded in international sea-borne shipping*'].

"3. Respecto de cada Estado que llegue a ser Parte Contratante en el presente Convenio en el curso del año a que se hace referencia en el párrafo 1 del presente artículo, o después de expirado el mismo, el presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración de un año contado a partir de la fecha en que se depositó el instrumento pertinente en nombre de ese Estado."

*Variante X*

"[3.] [4.] Todo Estado que sea parte en el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924 (Convenio de 1924), cuando llegue a ser Parte Contratante en el presente Convenio, notificará al Gobierno de Bélgica, en su calidad de depositario del Convenio de 1924, su denuncia de dicho Convenio, con objeto de que el Convenio de 1924 deje de surtir efecto con respecto a ese Estado simultáneamente con la entrada en vigor del presente Convenio con respecto a ese mismo Estado. A los efectos de este párrafo y antes de la fecha en que se deposite en poder del Secretario General de las Naciones Unidas el último instrumento de ratificación [, aceptación, aprobación] o adhesión exigido en el párrafo 1 del presente artículo para que el presente Convenio entre en vigor, todo Estado podrá pedir al Gobierno de Bélgica que considere que la denuncia del Convenio de 1924 por ese Estado se recibió el primer día del mes siguiente a aquella fecha.

"[4.] [5.] Cuando se deposite el último instrumento de ratificación [aceptación, aprobación] o adhesión exigido en el párrafo 1 del presente artículo para la entrada en vigor del presente Convenio, el depositario del presente Convenio informará al Gobierno de Bélgica, en su calidad de depositario del Convenio de 1924, de la fecha en que se efectuó dicho depósito y de los nombres de los Estados Contratantes del Convenio en dicha fecha."

*Variante Y*

"[3.] [4.] Todo Estado que sea parte en el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924 (Convenio de 1924), en el momento de convertirse en Parte Contratante del presente Convenio, notificará al Gobierno de Bélgica, en su calidad de depositario del Convenio de 1924, su denuncia de dicho Convenio, junto con una declaración de que esta denuncia surtirá efecto a partir de la fecha en que el presente Convenio entre en vigor con respecto a dicho Estado.

"[4.] [5.] Con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo cuando el presente Convenio entre en vigor, su depositario notificará al Gobierno de Bélgica, en su calidad de depositario del Convenio de 1924, la fecha de esta entrada en vigor y los nombres de los Estados Contratantes con respecto a los cuales el Convenio haya entrado en vigor.

"[5.] [6.] Las disposiciones del párrafo [3] [4] del presente artículo se aplicarán correspondientemente a los Estados Partes en el Protocolo firmado el 23 de febrero de 1968, 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."

B. Enmiendas

30. Presentaron enmiendas al artículo relativo a la entrada en vigor, Indonesia, el Japón, conjuntamente Bangladesh, la India y Uganda, Francia, Australia, el Brasil y Australia.

31. Esas enmiendas eran las siguientes:

*Variantes A, B, C y D*

a) *Indonesia (A/CONF.89/C.1/L.2)*

Redáctese el párrafo 1 del artículo de la manera siguiente:

"El presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración de un año contado desde la fecha en que no menos de . . . Estados hayan pasado a ser Partes Contratantes."

[Aprobada en principio; véase el párrafo 34 *infra*.]

b) *Japón (A/CONF.89/C.2/L.12)*

Modifíquese la variante B de la manera siguiente:

i) Insértese en el primer espacio en blanco el número "24" y en el segundo espacio en blanco el número "25";

ii) Sustitúyanse los espacios entre corchetes por el texto siguiente:

"En el Registro de Transporte Marítimo Lloyd, Cuadros Estadísticos 1967, cuadro 2 '*World Fleets—analysis by principal types*', en lo que respecta a los buques de carga general (incluidos los buques de carga/pasaje) y los buques portacontenedores (exclusivamente celulares), excluida la flota de reserva de los Estados Unidos y las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos."

[Rechazada; véase el párrafo 34 *infra*.]

c) *Bangladesh, India y Uganda (A/CONF.89/C.2/L.15)*

Redáctense los tres primeros párrafos como sigue:

"1. El presente Convenio entrará en vigor el trigésimo día del mes siguiente a la fecha de depósito del vigésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

"2. Para cada Estado que llegue a ser Parte Contratante en el presente Convenio después de la fecha de depósito del vigésimo instrumento de ratificación aceptación, aprobación o adhesión, el presente Convenio entrará en vigor el trigésimo día siguiente a la expiración de un plazo de seis meses contado desde la fecha en que se haya depositado el instrumento pertinente en nombre de ese Estado.

"3. Cada Estado Contratante aplicará las disposiciones del presente Convenio a los contratos de transporte que se celebren en la fecha de entrada en vigor del Convenio respecto de ese Estado y posteriormente."

[Retirada; véase el párrafo 34 *infra*.]

d) *Francia (A/CONF.89/C.2/L.16)*

Adóptese la variante C con las adiciones siguientes:

Insértese la cifra "15" en el primer espacio en blanco, la cifra "5" en el segundo y las palabras "1 millón de" en el tercero.

[Retirada; véase el párrafo 34 *infra*.]

e) *Australia (A/CONF.89/C.2/L.18)*

Redáctense los tres primeros párrafos del artículo como a continuación se indica:

"1. El presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha de depósito del vigésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

"2. Para cada Estado que llegue a ser Parte Contratante en el presente Convenio después de la fecha de depósito del vigésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, el Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que se haya depositado el instrumento pertinente en nombre de ese Estado.

"3. Cada Estado Contratante aplicará las disposiciones del presente Convenio a los contratos de transporte que se celebren en la fecha de entrada en vigor del Convenio respecto de ese Estado y después de esa fecha."

[Aprobada; véanse los párrafos 34 y 35 *infra*.]

*Variantes X e Y*

a) *Brasil (A/CONF.89/C.2/L.20)*

Adóptese la nueva variante siguiente (variante Z):

"1. Todo Estado parte en el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924 (Convenio de 1924), en el momento de pasar a ser Parte Contratante en el presente Convenio unirá a su instrumento de ratificación, aprobación, aceptación o adhesión una notificación de denuncia del Convenio de 1924, junto con la petición de que el depositario del presente Convenio transmita inmediatamente tal notificación al Gobierno de Bélgica, en calidad de depositario del mencionado Convenio de 1924 a fin de que la denuncia surta efecto, respecto del Estado que haga la petición simultáneamente con la entrada en vigor del presente Convenio respecto de dicho Estado.

"2. Las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo se aplicarán correspondientemente respecto de los Estados partes en el Protocolo firmado el 23 de febrero de 1968 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."

[Retirada; véase el párrafo 33 *infra*.]

b) *Australia (A/CONF.89/C.2/L.21)*

Agréguese un nuevo artículo relativo a la denuncia de otros convenios, redactado de la manera siguiente:

"*Nuevo artículo* [ ]. *Denuncia de otros convenios*

"1. Todo Estado parte en el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924 (Convenio de 1924), en el momento de pasar a ser Parte Contratante en el presente Convenio unirá a su instrumento de ratificación, aprobación, aceptación o adhesión una notificación de denuncia del Convenio de 1924.

"2. Ese Estado entregará oportunamente la notificación de denuncia al depositario del presente Convenio para que éste pueda entregarla al Gobierno de Bélgica, depositario del Convenio de 1924, el primer día del mes siguiente a la fecha en que la haya recibido el depositario del presente Convenio.

"3. El primer día del mes siguiente a la fecha en que haya recibido el vigésimo instrumento de ratificación, aprobación, aceptación o adhesión, el depositario del presente Convenio entregará al Gobierno de Bélgica, depositario del Convenio de 1924, todas las notificaciones de denuncia de dicho Convenio que haya recibido.

"4. En lo sucesivo, el depositario del presente Convenio entregará al Gobierno de Bélgica, depositario del Convenio de 1924, cada notificación de denuncia de dicho Convenio el primer día del mes siguiente a la fecha en que haya recibido tal denuncia.

"5. Las disposiciones de los párrafos precedentes de este artículo se aplicarán, en su caso, respecto de los Estados partes en el Protocolo firmado el 23 de febrero de 1968 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."

[Rechazado; véase el párrafo 33 *infra*.]

### C. Deliberaciones de la Segunda Comisión

#### i) *Sesiones*

32. La Segunda Comisión examinó el artículo en sus sesiones 4a. a 8a. y 11a., celebradas entre el 16 y el 24 de marzo de 1978.

#### ii) *Examen*

33. En la 7a. sesión fue retirada la enmienda del Brasil (A/CONF.89/C.2/L.20) en favor de la enmienda de Australia (A/CONF.89/C.2/L.21). En la misma sesión fue rechazada la enmienda de Australia (A/CONF.89/C.2/L.21) y quedó aprobada la variante Y del texto preparado por el Secretario General.

34. En la 11a. sesión fue retirada la enmienda de Francia (A/CONF.89/C.2/L.16), y la enmienda de Bangladesh, la India y Uganda (A/CONF.89/C.2/L.15) fue retirada en favor de la enmienda de Australia (A/CONF.89/C.2/L.18). En la misma sesión la Comisión aprobó el principio referente a la entrada en vigor que figura en la variante A del texto preparado por el Secretario General, así como las enmiendas de Indonesia (A/CONF.89/C.2/L.2) y de Australia (A/CONF.89/C.2/L.18) y, en consecuencia, rechazó la enmienda del Japón (A/CONF.89/C.2/L.12). Asimismo, en la 11a. sesión se aprobó la fórmula que figura en la enmienda de Australia (A/CONF.89/C.2/L.18), pero sin referencia al número de Estados mencionados en ella.

35. En la 11a. sesión, la Comisión rechazó, por 38 votos contra 14 y 2 abstenciones, la enmienda verbal del Canadá encaminada a fijar en 30 el número de Estados para la entrada en vigor. En la misma sesión, la Comisión rechazó, por 27 votos contra 13 y 11 abstenciones, la enmienda verbal de Uganda encaminada a fijar en 25 el número de Estados para la entrada en vigor. En la propia sesión, la Comisión aprobó, por 40 votos contra 5 y 7 abstenciones, la enmienda de Australia (A/CONF.89/C.2/L.18) relativa al número de Estados – 20 – necesario para la entrada en vigor.

## *Artículo* [ ]. *Transporte interno*

### A. Texto del Secretario General

36. El texto preparado por el Secretario General era el siguiente:

"Los Estados Contratantes podrán aplicar también las normas del presente Convenio al transporte interno, mediante su legislación nacional."

### B. Enmiendas

37. No se presentaron enmiendas por escrito al artículo relativo al transporte interno. No obstante, Noruega propuso verbalmente que se suprimiera este artículo.

### C. Deliberaciones de la Segunda Comisión

#### i) *Sesiones*

38. La Segunda Comisión examinó el artículo en su 6a. sesión, celebrada el 20 de marzo de 1978.

#### ii) *Examen*

39. En su 6a. sesión fue aprobada la enmienda presentada verbalmente por Noruega para que se suprimiera el artículo.

## *Artículo* [ ]. *Transporte multimodal*

### A. Texto del Secretario General

40. El texto preparado por el Secretario General era el siguiente:

*Variante A*[1]

"1. A reserva del párrafo 3 del presente artículo, las

[1] Esta variante fue propuesta por el representante de Australia durante el examen del proyecto de disposiciones relativas a la aplicación, reservas y otras cláusulas finales (A/CN.9/115 y Add.1) en el noveno período de sesiones de la CHUDMI.

disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todos los contratos de transporte de mercancías cuyo cumplimiento requiera que las mercancías sean transportadas por mar entre dos Estados diferentes, pero se aplicará solamente en la medida en que el transporte sea marítimo.

"2. El presente Convenio se aplicará a dicho transporte marítimo como si el mismo fuera un contrato de transporte marítimo de mercancías entre puertos situados en dos Estados diferentes en el sentido del párrafo 1 del artículo 2 del presente Convenio.

"3. La aplicación del presente artículo podrá quedar sin efecto, en relación con cualquier tipo de contrato de transporte de mercancías, por la entrada en vigor de cualquier convenio subsiguiente, si el mismo regula este tipo de contrato y si contiene una disposición que prevea la sustitución del presente Convenio."

*Variante B*[2]

"Las disposiciones del presente Convenio no se aplicarán al transporte marítimo de mercancías en relación con un transporte multimodal de mercancías a condición de que el transportista sea responsable de la totalidad del transporte en virtud de un convenio internacional sobre transporte multimodal de mercancías concertado bajo los auspicios de las Naciones Unidas o cualquiera de sus organismos especializados o con arreglo al derecho internacional que lo haga efectivo."

*Variante C*[3]

"Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de un convenio internacional relativo a los contratos de transporte de mercancías realizado por dos o más modos de transporte concertado bajo los auspicios de las Naciones Unidas o de cualquiera de sus organismos especializados."

### B. Enmiendas

41. Presentaron enmiendas al artículo la República Federal de Alemania y los Países Bajos, conjuntamente; Japón, Australia, el Reino Unido; Filipinas, la India, el Iraq, el Pakistán, Sierra Leona y Uganda, conjuntamente, a los que se sumó más adelante Zaire; Francia y Suecia.

42. Estas enmiendas eran las siguientes:

a) *República Federal de Alemania y Países Bajos (A/CONF.89/C.2/L.11)*

i) Añádase el siguiente párrafo a la variante B:

"Las disposiciones del presente convenio no serán de aplicación cuando el transporte se rija, en virtud de cualquier otro convenio internacional relativo al transporte de mercancías que se realice por otros medios, por un régimen de responsabilidad civil establecido de conformidad con las disposiciones de tal convenio, en la medida en que estas disposiciones sean de aplicación obligatoria al transporte por mar."

ii) Si no se aprueba la variante B, añádase este párrafo a la variante A o C o a cualquier otra formulación del artículo relativo al transporte multimodal.

[Retirada; véase el párrafo 46 *infra*.]

b) *Japón (A/CONF.89/C.2/L.13)*

Modifíquese este artículo en la forma siguiente:

"No obstante lo dispuesto en el párrafo 5 del artículo el presente Convenio dejará de aplicarse a un contrato que entrañe transporte marítimo y transporte por cualquier otro medio, una vez que entre en vigor un convenio internacional que regule ese tipo de contrato, entre los Estados partes en tal convenio."

[Retirada; véase el párrafo 46 *infra*.]

c) *Australia (A/CONF.89/C.2/L.17)*

Modifíquese este artículo en la forma siguiente:

"En caso de que entre en vigor un convenio relativo a los derechos y deberes de las partes en contratos para el transporte de mercancías que comprendan transporte marítimo y también transporte por cualquier otro medio, el presente Convenio no se aplicará a dicho transporte entre Estados Partes en ese Convenio a condición de que, en virtud del mismo, el porteador sea responsable de la totalidad del transporte."

[Retirada; véase el párrafo 46 *infra*.]

d) *Reino Unido (A/CONF.89/C.2/L.19)*

Modifíquese este artículo en la forma siguiente:

"El presente Convenio no afectará a la aplicación de ningún convenio internacional por el que se rijan obligatoriamente los contratos de transporte de mercancías por dos o más modos de transporte, incluido el marítimo, o el transporte de mercancías en virtud de sus disposiciones, ni de ninguna legislación nacional que dé efecto a ese convenio internacional."

[Retirada; véase el párrafo 46 *infra*.]

e) *Filipinas, India, Iraq, Pakistán, Sierra Leona, Uganda y Zaire (A/CONF.89/C.2/L.22)*

Suprímase el artículo.

[Retirada; véase el párrafo 46 *infra*.]

f) *Francia (A/CONF.89/C.2/L.23)*

Modifíquese el artículo en la forma siguiente:

"Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de un convenio internacional por el que se rijan imperativamente los [contratos de] transporte[s] de mercancías por dos o más modos de transporte, incluido el marítimo, o de cualquier legislación nacional que dé efecto a tal convenio."

[Retirada; véase el párrafo 46 *infra*.]

g) *Suecia (A/CONF.89/C.2/L.25)*

Adóptese la variante C, con la adición siguiente: "o de un convenio internacional de carácter regional relativo al transporte de mercancías por ferrocarril".

[Retirada; véase el párrafo 46 *infra*.]

---

[2] El representante de la República Federal de Alemania propuso del mismo modo esta variante.

[3] El representante de Noruega propuso del mismo modo esta variante.

C. DELIBERACIONES DE LA SEGUNDA COMISIÓN

i) *Sesiones*

43. La Segunda Comisión examinó el artículo en sus sesiones 7a. a 10a., celebradas entre el 21 y el 24 de marzo de 1978.

ii) *Examen*

44. En la 8a. sesión, Australia retiró la variante A en favor de la enmienda de Australia (A/CONF.89/C.2/L.17), la República Federal de Alemania retiró la variante B en favor de la enmienda de la República Federal de Alemania y los Países Bajos (A/CONF.89/C.2/L.11) y Noruega retiró la variante C en favor de la enmienda de Suecia (A/CONF.89/C.2/L.25).

45. En la 9a. sesión, la Comisión decidió incluir en el convenio una cláusula de reserva respecto de ciertos convenios internacionales o regionales existentes y creó un Grupo de Trabajo *ad hoc* formado por los representantes de Cuba, Checoslovaquia, el Ecuador, Francia, Ghana, la India, los Países Bajos, el Reino Unido, la República Democrática Alemana y Tailandia para que estudiara la formulación de esa cláusula. También en la 9a. sesión, la Comisión decidió no incluir en el convenio una disposición sobre la relación de este convenio con un futuro convenio relativo al transporte multimodal.

46. En la 10a. sesión fueron retiradas las enmiendas de la República Federal de Alemania y los Países Bajos (A/CONF.89/C.2/L.11), el Japón (A/CONF.89/C.2/L.13), Australia (A/CONF.89/C.2/L.17), el Reino Unido (A/CONF.89/C.2/L.19), Filipinas, la India, el Iraq, el Pakistán, Sierra Leona, Uganda y Zaire (A/CONF.89/C.2/L.22), Francia (A/CONF.89/C.2/L.23) y Suecia (A/CONF.89/C.2/L.25) en favor del siguiente proyecto de texto (A/CONF.89/C.2/L.27), preparado por el Grupo de Trabajo *ad hoc*:

"*Artículo* [ ]. *Relación con otros convenios de transporte*

"Las disposiciones del presente Convenio no impedirán la aplicación por los Estados Contratantes de cualquier otro convenio internacional que esté vigente en la fecha de entrada en vigor del presente Convenio y que se aplique con carácter obligatorio a los contratos de transporte de mercancías ejecutados principalmente por un modo de transporte distinto del marítimo. Esta disposición se aplicará también a las revisiones o enmiendas ulteriores de dicho convenio internacional."

47. En la 10a. sesión, la Comisión decidió, por 31 votos contra 11 y 11 abstencions, aprobar en cuanto al fondo el proyecto de artículo propuesto por el Grupo de Trabajo *ad hoc* (A/CONF.89/C.2/L.27). En la misma sesión, la Comisión no aprobó, por 22 votos a favor, 22 en contra y 10 abstenciones, la propuesta verbal de Filipinas de que se suprimiera la segunda frase del texto del Grupo de Trabajo. También en la 10a. sesión, la Comisión decidió, por 21 votos contra 18 y 15 abstenciones, aprobar la enmienda verbal de Australia encaminada a suprimir las palabras "de entrada en vigor" en la primera frase del citado texto y en consecuencia aprobó, con la modificación introducida, el proyecto de artículo preparado por el Grupo de Trabajo *ad hoc*.

***Artículo* [ ]. *Denuncia***

A. TEXTO DEL SECRETARIO GENERAL

48. El texto preparado por el Secretario General era el siguiente:

"1. Toda Parte Contratante podrá denunciar el presente Convenio en cualquier momento mediante notificación por escrito al depositario.

"2. La denuncia surtirá efecto . . . después de la fecha de recepción de la notificación por el depositario. Cuando en la notificación se establezca un plazo más largo, la denuncia surtirá efecto cuando expire dicho plazo, contado a partir de la fecha en que la notificación haya llegado a poder del depositario."

B. ENMIENDAS

49. No se presentaron enmiendas por escrito al artículo. Sin embargo, los Países Bajos formularon una propuesta verbal, modificada verbalmente por Noruega, para insertar las palabras "el primer día del mes siguiente a la expiración de un año" en el espacio dejado en blanco en el párrafo 2 del artículo.

C. DELIBERACIONES DE LA SEGUNDA COMISIÓN

i) *Sesiones*

50. La Segunda Comisión examinó el artículo en su 7a. sesión, celebrada el 21 de marzo de 1978.

ii) *Examen*

51. En la 7a. sesión quedó aprobado el texto preparado por el Secretario General, con la enmienda verbal de los Países Bajos y Noruega.

**Nuevo artículo [ ]. Revisión y enmienda**

A. PROPUESTAS

52. Presentaron propuestas relativas a un nuevo artículo sobre revisión del Convenio y efectos de las enmiendas del mismo la República Democrática Alemana, la República Unida de Tanzanía, Francia y Noruega.

53. Esas propuestas eran las siguientes:

a) *República Democrática Alemana (A/CONF.89/C.2/L.6)*

"*Nuevo artículo* [ ]

"1. La entrada en vigor de toda enmienda, revisión u otro cambio del Convenio tendrá por consecuencia que el presente Convenio dejará de surtir efecto respecto de los Estados miembros del presente Convenio que no hayan ratificado el nuevo instrumento ni se hayan adherido a éste.

"2. Toda revisión o enmienda del presente Convenio entrará en vigor si una mayoría de dos tercios de los Estados miembros del presente Convenio han ratificado el nuevo instrumento o se han adherido a éste."

[Retirada; véase el párrafo 54 *infra*.]

b) *República Unida de Tanzania (A/CONF.89/C.2/L.14)*

Añádase un nuevo artículo en virtud del cual se pueda convocar una conferencia de revisión tres años después de la entrada en vigor del Convenio.

[Retirada; véase el párrafo 54 *infra*.]

c) *Francia (A/CONF.89/C.2/L.24)*

"*Nuevo artículo* [ ]. *Revisión de los importes de la limitación de la responsabilidad*

"El importe fijado en el artículo . . . del presente Convenio podrá modificarse de conformidad con las disposiciones siguientes:

"*a*) Cada cinco años, a partir de la firma del presente Convenio, el 'Gobierno depositario' convocará a las Partes Contratantes para una conferencia de revisión.

"Si el Convenio no ha entrado en vigor en los cinco años siguientes a su firma, la primera conferencia de revisión se celebrará en el plazo de un año a partir de la entrada en vigor del Convenio. Las conferencias de revisión siguientes se celebrarán cada cinco años a partir de esa fecha.

"*b*) La Conferencia de revisión tendrá por única finalidad modificar, en su caso, el importe de la limitación fijado en el artículo . . . del presente Convenio.

"*c*) Cuando la Conferencia de revisión apruebe, por mayoría de dos tercios, un nuevo importe de la limitación, esa enmienda entrará en vigor en las siguientes condiciones:

i) La enmienda será comunicada por el 'Gobierno depositario' a todas las Partes Contratantes a los efectos de aceptación y a todos los Estados signatarios del Convenio a los efectos de información.

ii) Se considerará que la enmienda ha sido aceptada a la expiración de un plazo de seis meses contado a partir de su aprobación, salvo que durante ese período un tercio, por lo menos, de las Partes Contratantes hayan comunicado una objeción al 'Gobierno depositario'.

iii) Toda enmienda así aceptada entrará en vigor al sexagésimo día de su aceptación respecto de todas las Partes Contratantes, salvo de las que, antes de la expiración de ese plazo, hayan hecho una declaración según la cual no se consideran vinculadas por dicha enmienda.

"*d*) Todo Estado que pase a ser parte en el Convenio después de la entrada en vigor de una enmienda de esta naturaleza quedará vinculado por el Convenio en su forma enmendada."

[Remitida a la Primera Comisión; véase el párrafo 56 *infra*.]

d) *Noruega (A/CONF.89/C.2/L.26)*

"*Artículo* [ ]. *Revisión y enmienda*

"1. El depositario podrá convocar una conferencia para revisar o enmendar el presente Convenio.

"2. El depositario convocará una conferencia de los Estados Contratantes en el presente Convenio para revisarlo o enmendarlo a petición de [1/3] por lo menos de los Estados Contratantes.

"3. La decisión de enmendar el Convenio se adoptará por una mayoría de dos tercios de los Estados Contratantes presentes y votantes en la Conferencia.

"4. Toda enmienda adoptada de conformidad con las disposiciones de este artículo entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración de un año después del depósito de los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión de [2/3] de los Estados Contratantes.

"5. [5. Después de la entrada en vigor de una enmienda, el Convenio dejará de surtir efectos para todo Estado Parte en el Convenio que no haya ratificado, aceptado o aprobado tal enmienda o se haya adherido a ella.]

"6. [5. Después de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio, se considerará que todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado se aplica al Convenio enmendado.]"

[Retirada en parte y aprobada parcialmente; véase el párrafo 57 *infra*.]

## B. Deliberaciones de la Segunda Comisión

### i) *Sesiones*

54. La Segunda Comisión examinó las propuestas relativas a un nuevo artículo sobre revisión y enmienda en su 11a. sesión, celebrada el 24 de marzo de 1978.

### ii) *Examen*

55. En la 11a. sesión fueron retiradas las propuestas de la República Democrática Alemana (A/CONF.89/C.2/L.6) y la República Unida de Tanzania (A/CONF.89/C.2/L.14) a favor de la propuesta de Noruega (A/CONF.89/C.2/L.26).

56. En la 11a. sesión, la Comisión decidió remitir a la Primera Comisión la propuesta de Francia (A/CONF.89/C.2/L.24). En la misma sesión, el representante de la India presentó la siguiente propuesta verbal:

"*Artículo* [ ]. *Revisión*

"1. Después de la expiración de un período de cinco años contado a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Convenio, cualquier Parte Contratante podrá solicitar la revisión del Convenio mediante notificación por escrito dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas.

"2. La Asamblea General de las Naciones Unidas decidirá las medidas que deban adoptarse, en su caso, con respecto a dicha solicitud."

57. La propuesta verbal de la India fue rechazada en la 11a. sesión por 20 votos contra 11 y 20 abstenciones. En la misma sesión, después de que Noruega hubo retirado los párrafos 1, 3, 4 y 5 de su propuesta contenida en el documento A/CONF.89/C.2/L.26, la Comisión aprobó el párrafo 2 de ese mismo documento por 46 votos contra 1 y 1 abstención, y aprobó el párrafo 6 contenido igualmente en dicho documento, por 42 votos contra 5 y 7 abstenciones.

### *Fórmulas finales del Convenio*

#### A. Texto del Secretario General

58. El texto preparado por el Secretario General era el siguiente:

"Hecho en . . ., en un solo original, cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos."

#### B. Enmiendas

59. No se presentaron enmiendas en relación con las fórmulas finales del Convenio.

#### C. Deliberaciones de la Segunda Comisión

i) *Sesiones*

60. La Segunda Comisión examinó las fórmulas finales del Convenio en sus sesiones 7a. y 11a., celebradas el 21 y el 24 de marzo de 1978.

ii) *Examen*

61. En la 7a. sesión, la Comisión decidió rellenar el espacio en blanco en el texto preparado por el Secretario General con la palabra "Hamburgo" y aprobar seguidamente ese texto.

62. En la 11a. sesión, la Comisión decidió añadir, después de la palabra "Hamburgo", las palabras "el día treinta y uno de marzo de mil novecientos setenta y ocho". En la misma sesión, la Comisión decidió añadir la siguiente frase al final del Convenio:

"En testimonio de lo cual, los plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Convenio."

## G. DISPOSICIONES DEL PROYECTO DE CONVENIO SOBRE EL TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS APROBADAS POR EL COMITE DE REDACCION

**Documentos A/CONF.89/12 y Add.1 a 6**

### *Documento A/CONF.89/12*

[*Original: inglés*]
[*28 de marzo de 1978*]

#### Parte I. Disposiciones generales

*Artículo 1. Definiciones*

En el presente Convenio:

1. Por "porteador" se entiende toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador.

2. Por "porteador efectivo" se entiende toda persona a quien el porteador ha encomendado la ejecución del transporte de las mercancías, o de una parte del transporte, así como cualquier otra persona a quien se ha encomendado esa ejecución.

3. Por "cargador" se entiende toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador, o toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta entrega efectivamente las mercancías al porteador en relación con el contrato de transporte marítimo[1].

4. Por "consignatario" se entiende la persona autorizada para recibir las mercancías.

5. El término "mercancías" comprende los animales vivos; cuando las mercancías se agrupen en un contenedor, una paleta u otro elemento de transporte análogo, o cuando estén embaladas, el término "mercancías" comprenderá ese elemento de transporte o ese embalaje si ha sido suministrado por el cargador.

6. Por "contrato de transporte marítimo" se entiende todo contrato en virtud del cual el porteador se compromete, contra el pago de un flete, a transportar mercancías por mar de un puerto a otro; no obstante, el contrato que comprenda transporte marítimo y también transporte por cualquier otro medio se considerará contrato de transporte marítimo a los efectos del presente Convenio sólo por lo que respecta al transporte marítimo.

7. Por "conocimiento de embarque" se entiende un documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo y acredita que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías, y en virtud del cual éste se compromete a entregarlas contra la presentación del documento. Constituye tal compromiso la disposición incluida en el documento según la cual las mercancías han

[1] Este párrafo fue aprobado por la Primera Comisión en su 34a. sesión, y no ha sido examinado por el Comité de Redacción.

de entregarse a la orden de una persona determinada, a la orden o al portador.

8. La expresión "por escrito" comprende, entre otras cosas, el telegrama y el télex.

*Artículo 2. Ambito de aplicación*

1. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todos los contratos de transporte marítimo entre dos Estados diferentes, siempre que:

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

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

*c*) Uno de los puertos facultativos de descarga previstos en el contrato de transporte marítimo sea el puerto efectivo de descarga y ese puerto esté situado en un Estado Contratante; o

*d*) El conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo se emita en un Estado Contratante; o

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

2. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán sea cual fuere la nacionalidad del buque, del porteador, del porteador efectivo, del cargador, del consignatario o de cualquier otra persona interesada.

3. Las disposiciones del presente Convenio no se aplicarán a los contratos de fletamento. No obstante, cuando se emita un conocimiento de embarque en cumplimiento de un contrato de fletamento, las disposiciones del Convenio se aplicarán a ese conocimiento de embarque si éste regula la relación entre el porteador y el tenedor del conocimiento que no sea el fletador.

4. Si en un contrato se prevé el transporte de mercancías en embarques sucesivos durante un plazo acordado, las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a cada uno de esos embarques. No obstante, cuando un embarque se efectúe en virtud de un contrato de fletamento, se aplicarán las disposiciones del párrafo 3 de este artículo.

*Artículo 3. Interpretación del Convenio*

En la interpretación y aplicación de las disposiciones del presente Convenio se tendrán en cuenta su carácter internacional y la necesidad de promover la uniformidad.

PARTE II. RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

*Artículo 4. Período de responsabilidad*

1. La responsabilidad del porteador por las mercancías en virtud del presente Convenio abarca el período durante el cual las mercancías están bajo la custodia del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga.

2. A los efectos del párrafo 1 de este artículo, se considerará que las mercancías están bajo la custodia del porteador:

*a*) Desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo al recibirlas:

i) Del cargador o de la persona que actúe en su nombre; o

ii) De una autoridad u otro tercero en poder de los cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de carga, se hayan de poner las mercancías para ser embarcadas;

*b*) Hasta el momento en que las haya entregado:

i) Poniéndolas en poder del consignatario; o

ii) En los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del porteador, poniéndolas a disposición del consignatario de conformidad con el contrato, las leyes o los usos del comercio de que se trate aplicables en el puerto de descarga; o

iii) Poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías.

3. En los párrafos 1 y 2 de este artículo, los términos "porteador" o "consignatario" designan también a los empleados o agentes del porteador o del consignatario, respectivamente.

***Documento A/CONF.89/12/Add.1***

*[Original: inglés]*
*[29 de marzo de 1978]*

*Artículo 5. Fundamento de la responsabilidad*

1. El porteador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en el sentido del artículo 4, a menos que pruebe que él, sus empleados y agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

2. Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas en el puerto de descarga previsto en el contrato de transporte marítimo dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un porteador diligente.

3. El titular de una acción por pérdida de las mercancías podrá considerarlas perdidas cuando no hayan sido entregadas conforme a lo dispuesto en el artículo 4 dentro de un plazo de 60 días consecutivos siguientes a la expiración del plazo de entrega determinado con arreglo al párrafo 2 de este artículo.

4. *a*) El porteador será responsable:

i) De la pérdida o el daño de las mercancías, o del retraso en la entrega, causados por incendio, si el demandante prueba que el incendio se produjo por

culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes;

ii) De la pérdida, el daño o el retraso en la entrega respecto de los cuales el demandante pruebe que han sobrevenido por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes en la adopción de todas las medidas que razonablemente podían exigirse para apagar el incendio y evitar o mitigar sus consecuencias;

*b*) En caso de incendio a bordo que afecte a las mercancías, se realizará, si el reclamante o el porteador lo desean, una investigación de la causa y las circunstancias del incendio de conformidad con las prácticas del transporte marítimo y se proporcionará un ejemplar del informe sobre la investigación al porteador y al reclamante que lo soliciten.

5. En el transporte de animales vivos, el porteador no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega resultantes de los riesgos especiales inherentes a ese tipo de transporte. Cuando el porteador pruebe que ha cumplido las instrucciones especiales que con respecto a los animales le dio el cargador y que, atendidas las circunstancias del caso, la pérdida, el daño o el retraso en la entrega pueden atribuirse a tales riesgos, se presumirá que éstos han sido la causa de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, a menos que existan pruebas de que la totalidad o parte de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provenían de culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes.

6. El porteador no será responsable, salvo por avería gruesa, cuando la pérdida el daño o el retraso en la entrega hayan provenido de medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas o de medidas razonables adoptadas para el salvamento de mercancías en el mar.

7. Cuando la culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes concurra con otra causa para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, el porteador será responsable sólo en la medida en que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega puedan atribuirse a esa culpa o negligencia, a condición de que pruebe el importe de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que no pueda atribuirse a culpa o negligencia.

8. Cuando el porteador esté obligado, en virtud del párrafo 1 de este artículo, al pago de una indemnización por la pérdida o el daño de las mercancías, esa indemnización se calculará según el valor de las mercancías en el lugar y en el momento en que se hayan entregado o debieran haberse entregado de conformidad con el artículo 4. El valor de las mercancías se determinará según la cotización en bolsa o, en su defecto, según el precio corriente en el mercado o, a falta de una y otro, según el valor usual de mercancías de la misma naturaleza y calidad.

*Artículo 6. Limitación de la responsabilidad*

1. *a*) La responsabilidad del porteador por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma equivalente a 835 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, o a 2,5 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

*b*) La responsabilidad del porteador por el retraso en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media el flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del contrato de transporte marítimo de mercancías.

*c*) En ningún caso la responsabilidad acumulada del porteador por los conceptos enunciados en los apartados *a*) y *b*) de este párrafo excederá del límite determinado en virtud del apartado *a*) por la pérdida total de las mercancías respecto de las cuales se haya incurrido en esa responsabilidad.

2. Para determinar, a los efectos del apartado *a*) del párrafo 1 de este artículo, qué cantidad es mayor, se aplicarán las normas siguientes:

*a*) Cuando se utilicen para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo, todo bulto o unidad de carga transportada que, según el conocimiento de embarque, si se emite, o según cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo, estén contenidos en ese elemento de transporte se considerarán como un bulto o una unidad de carga transportada; salvo en este caso, las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se considerarán como una unidad de carga transportada;

*b*) En los casos en que se haya perdido o dañado el propio elemento de transporte, ese elemento será considerado, si no es propiedad del porteador o no ha sido suministrado por éste, como una unidad independiente de carga transportada.

3. Por unidad de cuenta se entiende la unidad de cuenta mencionada en el artículo 26.

4. El porteador y el cargador podrán pactar límites de responsabilidad superiores a los establecidos en el párrafo 1.

*Artículo 7. Aplicación a reclamaciones extracontractuales*

1. Las exoneraciones y límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio serán aplicables a toda acción contra el porteador respecto de la pérdida o el daño de las mercancías a que se refiera el contrato de transporte marítimo, así como respecto del retraso en la entrega, independientemente de que la acción se funde en la responsabilidad contractual, la responsabilidad extracontractual o en otra causa.

2. Si se ejercita tal acción contra un empleado o agente del porteador, ese empleado o agente, si prueba que ha actuado en el ejercicio de sus funciones, podrá acogerse a las exoneraciones y límites de responsabilidad que el porteador pueda invocar en virtud del presente Convenio.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8, la cuantía total de las sumas exigibles del porteador o de cualquiera de las personas a que se refiere el párrafo 2 de este artículo no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio.

*Artículo 8. Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad*

1. El porteador no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el artículo 6 si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión del porteador realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 7, el empleado o agente del porteador no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el artículo 6 si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión de ese empleado o agente realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

***Documento A/CONF.89/12/Add.2***

[*Original: inglés*]
[*29 de marzo de 1978*]

*Artículo 9. Carga sobre cubierta*

1. El porteador podrá transportar mercancías sobre cubierta sólo si ello está en conformidad con un acuerdo celebrado con el cargador o con los usos del comercio de que se trate, o si lo exigen las disposiciones legales vigentes.

2. Si el porteador y el cargador han convenido en que las mercancías se transportarán o podrán transportarse sobre cubierta, el porteador incluirá una declaración a tal efecto en el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo. A falta de esa declaración, el porteador deberá probar que se ha concertado un acuerdo para el transporte sobre cubierta; no obstante, el porteador no podrá invocar tal acuerdo contra un tercero, incluido un consignatario, que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.

3. Cuando las mercancías hayan sido transportadas sobre cubierta en contravención de lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo o cuando el porteador no pueda invocar en virtud del párrafo 2 de este artículo un acuerdo para el transporte sobre cubierta, el porteador, no obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 5, será responsable de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, que provengan únicamente del transporte sobre cubierta, y el alcance de su responsabilidad se determinará de conformidad con lo dispuesto en los artículos 6 u 8, según el caso.

4. El transporte de mercancías sobre cubierta en contravención del acuerdo expreso de transportarlas bajo cubierta se considerará una acción u omisión del porteador en el sentido del artículo 8.

*Artículo 10. Responsabilidad del porteador y del porteador efectivo*

1. Cuando la ejecución del transporte o de una parte del transporte haya sido encomendada a un porteador efectivo, independientemente de que el contrato de transporte marítimo lo autorice o no, el porteador seguirá siendo responsable de la totalidad del transporte con arreglo a lo dispuesto en el presente Convenio. Con respecto al transporte que sea ejecutado por el porteador efectivo, el porteador será responsable de las acciones y omisiones que el porteador efectivo y sus empleados y agentes realicen en el ejercicio de sus funciones.

2. Todas las disposiciones del presente Convenio por las que se rige la responsabilidad del porteador se aplicarán también a la responsabilidad del porteador efectivo respecto del transporte que éste haya ejecutado. Se aplicarán las disposiciones de los párrafos 2 y 3 del artículo 7 y del párrafo 2 del artículo 8 si se ejercita una acción contra un empleado o agente del porteador efectivo.

3. Todo acuerdo especial en virtud del cual el porteador asuma obligaciones no impuestas por el presente Convenio o renuncie a derechos conferidos por el presente Convenio surtirá efecto respecto del porteador efectivo sólo si éste lo acepta expresamente y por escrito. El porteador seguirá sujeto a las obligaciones o renuncias resultantes de ese acuerdo especial, independientemente de que hayan sido aceptadas o no por el porteador efectivo.

4. En los casos y en la medida en que el porteador y el porteador efectivo sean ambos responsables, su responsabilidad será solidaria.

5. La cuantía total de las sumas exigibles del porteador, del porteador efectivo y de sus empleados y agentes no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio.

6. Las disposiciones de este artículo se aplicarán sin perjuicio del derecho de repetición que pueda existir entre el porteador y el porteador efectivo.

*Artículo 11. Transporte directo*

1. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 10, cuando un contrato de transporte marítimo estipule explícitamente que una parte especificada del transporte a que se refiere ese contrato será ejecutada por una persona determinada distinta del porteador, el contrato podrá estipular asimismo que el porteador no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que hayan sido causados por un hecho ocurrido cuando las mercancías estaban bajo la custodia del porteador efectivo durante esa parte del transporte. No obstante, la estipulación que limite o excluya tal responsabilidad no surtirá efecto si no puede incoarse ningún procedimiento contra el porteador efectivo ante un tribunal competente con arreglo al párrafo 1 o al párrafo 2 del artículo 21. La prueba de que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega fueron causados por ese hecho corresponderá al porteador.

2. El porteador efectivo será responsable, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 10, de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que hayan sido causados por un hecho ocurrido mientras las mercancías estaban bajo su custodia.

***Documento A/Conf.89/12/Add.3***

[*Original: inglés*]
[*29 de marzo de 1978*]

PARTE III. RESPONSABILIDAD DEL CARGADOR

*Artículo 12. Norma general*

El cargador no será responsable de la pérdida sufrida por el porteador o por el porteador efectivo, ni del daño sufrido por el buque, a no ser que tal pérdida o daño hayan sido causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes. Los empleados o agentes del cargador tampoco serán responsables de tal pérdida o daño, a no ser que hayan sido causados por culpa o negligencia de su parte.

*Artículo 13. Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas*

1. El cargador señalará de manera adecuada las mercancías peligrosas como tales mediante marcas o etiquetas.

2. El cargador, cuando ponga mercancías peligrosas en poder del porteador o de un porteador efectivo, según el caso, le informará del carácter peligroso de aquéllas y, a ser necesario, de las precauciones que deban adoptarse. Si el cargador no lo hace y el porteador o el porteador efectivo no tienen conocimiento del carácter peligroso de las mercancías por otro conducto:

*a*) El cargador será responsable respecto del porteador y de todo porteador efectivo de los perjuicios resultantes del embarque de tales mercancías; y

*b*) Las mercancías podrán en cualquier momento ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización.

3. Las disposiciones del párrafo 2 de este artículo no podrán ser invocadas por una persona que durante el transporte se haya hecho cargo de las mercancías a sabiendas de su carácter peligroso.

4. En los casos en que las disposiciones del apartado *b*) del párrafo 2 de este artículo no se apliquen o no puedan ser invocadas, las mercancías peligrosas, si llegan a constituir un peligro real para la vida humana o los bienes, podrán ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización, salvo cuando exista la obligación de contribuir a la avería gruesa o cuando el porteador sea responsable de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5.

***Documento A/CONF.89/12/Add.4***

[*Original: inglés*]
[*29 de marzo de 1978*]

PARTE IV. DOCUMENTOS DE TRANSPORTE

*Artículo 14. Emisión del conocimiento de embarque*

1. Cuando el porteador o el porteador efectivo se haga cargo de las mercancías, el porteador deberá emitir un conocimiento de embarque al cargador, si éste lo solicita.

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

3. La firma en el conocimiento de embarque podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico, si ello no es incompatible con las leyes del país en que se emita el conocimiento de embarque.

*Artículo 15. Contenido del conocimiento de embarque*

1. En el conocimiento de embarque deberán constar, entre otros, los datos siguientes:

*a*) La naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, el número de bultos o de piezas y el peso de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el cargador;

*b*) El estado aparente de las mercancías;

*c*) El nombre y el establecimiento principal del porteador;

*d*) El nombre del cargador;

*e*) El nombre del consignatario, si ha sido comunicado por el cargador;

*f*) El puerto de carga según el contrato de transporte marítimo y la fecha en que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en ese puerto;

*g*) El puerto de descarga según el contrato de transporte marítimo;

*h*) El número de originales del conocimiento de embarque, si hubiere más de uno;

*i*) El lugar de emisión del conocimiento de embarque;

*j*) La firma del porteador o de la persona que actúe en su nombre;

*k*) El flete, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario;

*l*) La declaración mencionada en el párrafo 3 del artículo 23;

*m*) La declaración, si procede, de que las mercancías se transportarán o podrán transportarse sobre cubierta; y

*n*) La fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el puerto de descarga, si ha sido expresamente convenido entre las partes.

2. Una vez cargadas las mercancías a bordo, el porteador emitirá un conocimiento de embarque "embarcado" al cargador, si éste lo solicita, en el cual, además de los datos requeridos en virtud del párrafo 1 de este artículo, se consignará que las mercancías se encuentran a bordo de un buque o de unos buques determinados y se indicará la fecha o las fechas en que se haya efectuado la carga. Si el porteador ha emitido anteriormente un conocimiento de embarque u otro título representativo de

cualquiera de esas mercancías al cargador, éste, si el porteador lo solicita, devolverá dicho documento a cambio de un conocimiento de embarque "embarcado". Cuando el cargador solicite un conocimiento de embarque "embarcado", el porteador podrá, para atender a esa solicitud, modificar cualquier documento emitido anteriormente si, con las modificaciones introducidas, dicho documento contiene toda la información que debe constar en un conocimiento de embarque "embarcado".

3. La omisión en el conocimiento de embarque de uno o varios de los datos a que se refiere este artículo no afectará la naturaleza jurídica del documento como conocimiento de embarque, a condición, no obstante, de que se ajuste a los requisitos enunciados en el párrafo [7] del artículo 1.

*Artículo 16. Conocimientos de embarque: reservas y valor probatorio*

1. Si el conocimiento de embarque contiene datos relativos a la naturaleza general, a las marcas principales, el número de bultos o piezas, el peso o la cantidad de las mercancías y el porteador o la persona que emita el conocimiento de embarque en su nombre sabe o tiene motivos razonables para sospechar que esos datos no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado a su cargo o, en caso de haberse emitido un conocimiento de embarque "embarcado", las mercancías que efectivamente ha cargado, o si no ha tenido medios razonables para verificar esos datos, el porteador o esa persona incluirá en el conocimiento de embarque una reserva en la que se especifiquen esas inexactitudes, los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para verificar los datos.

2. Cuando el porteador o la persona que emita el conocimiento de embarque en su nombre no haga constar en ese conocimiento el estado aparente de las mercancías, se considerará que ha indicado en el conocimiento de embarque que las mercancías estaban en buen estado aparente.

3. Excepto lo concerniente a los datos acerca de los cuales se haya hecho una reserva autorizada en virtud del párrafo 1 de este 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 caso de haberse emitido un conocimiento de embarque "embarcado", ha cargado las mercancías tal como aparecen 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 basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en ese conocimiento.

4. El conocimiento de embarque en el que no se especifique el flete o no se indique de otro modo que el flete ha de ser pagado por el consignatario, conforme a lo dispuesto en el apartado *k*) del párrafo 1 del artículo 15, o en el que no se especifiquen los pagos por demoras en el puerto de carga que deba hacer el consignatario, establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el consignatario no ha de pagar ningún flete ni demoras. Sin embargo, 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 basándose en la falta de tal indicación en el conocimiento de embarque.

*Artículo 17. Garantías proporcionadas por el cargador*

1. Se considerará que el cargador garantiza al porteador la exactitud de los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso y cantidad que haya proporcionado para su inclusión en el conocimiento de embarque. El cargador indemnizará al porteador de los perjuicios resultantes de la inexactitud de esos datos. El cargador seguirá siendo responsable aun cuando haya transferido el conocimiento de embarque. El derecho del porteador a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad en virtud del contrato de transporte marítimo respecto de cualquier persona distinta del cargador.

2. La carta de garantía o el pacto en virtud de los cuales el cargador se comprometa a indemnizar al porteador de los perjuicios resultantes de la emisión del conocimiento de embarque por el porteador o por una persona que actúe en su nombre, sin hacer ninguna reserva acerca de los datos proporcionados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque o acerca del estado aparente de las mercancías, no surtirán efecto respecto de un tercero, incluido un consignatario, al que se haya transferido el conocimiento de embarque.

3. Esa carta de garantía o pacto serán válidos respecto del cargador, a menos que el porteador o la persona que actúe en su nombre, al omitir la reserva a que se refiere el párrafo 2 de este artículo, tenga la intención de perjudicar a un tercero, incluido un consignatario, que actúe basándose en la descripción de las mercancías que figura en el conocimiento de embarque. En ese caso, si la reserva omitida se refiere a datos proporcionados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque, el porteador no tendrá derecho a ser indemnizado por el cargador en virtud del párrafo 1 de este artículo.

4. En caso de fraude intencional, a que se refiere el párrafo 3 de este artículo, el porteador será responsable, sin poder acogerse a la limitación de responsabilidad establecida en el presente Convenio, de los perjuicios que haya sufrido un tercero, incluido un consignatario, por haber actuado basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en el conocimiento de embarque.

*Artículo 18. Documentos distintos del conocimiento de embarque*

Cuando el porteador emita un documento distinto del conocimiento de embarque para que haga prueba del recibo de las mercancías que hayan de transportarse, ese documento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que se ha celebrado el contrato de transporte marítimo y de que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías tal como aparecen descritas en ese documento.

***Documento A/CONF.89/12/Add.5***

[*Original: inglés*]
[*29 de marzo de 1978*]

## PARTE V. RECLAMACIONES Y ACCIONES

### *Artículo 19. Aviso de pérdida, daño o retraso*

1. A menos que el consignatario dé por escrito al porteador aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza de la pérdida o el daño, a más tardar el día siguiente al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en su poder, el hecho de haberlas puesto en poder del consignatario establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el documento de transporte o, si no se hubiere emitido ese documento, en buen estado.

2. Cuando la pérdida o el daño no sean aparentes, las disposiciones del párrafo 1 de este artículo se aplicarán igualmente si no se da aviso por escrito dentro de un plazo de 15 días consecutivos contados desde la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.

3. Si el estado de las mercancías ha sido objeto, en el momento en que se han puesto en poder del consignatario, de un examen o inspección conjuntos por las partes, no se requerirá aviso por escrito de la pérdida o el daño que se hayan comprobado con ocasión de tal examen o inspección.

4. En caso de pérdida o daño, ciertos o presuntos, el porteador y el consignatario se darán todas las facilitades razonables para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos.

5. No se pagará ninguna indemnización por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega a menos que se haya dado aviso por escrito al porteador dentro de un plazo de 60 días consecutivos contados desde la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.

6. Si las mercancías han sido entregadas por un porteador efectivo, todo aviso que se dé al porteador efectivo en virtud de este artículo tendrá el mismo efecto que si se hubiera dado al porteador, y todo aviso que se dé al porteador tendrá el mismo efecto que si se hubiera dado al porteador efectivo.

7. Si el porteador o el porteador efectivo no dan por escrito al cargador aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, dentro de un plazo de 90 días consecutivos contados desde la fecha en que se produjo tal pérdida o daño o desde la fecha de entrega de las mercancías de conformidad con el párrafo 2 del artículo 4, si esta fecha es posterior, se presumirá, salvo prueba en contrario, que el porteador o el porteador efectivo no ha sufrido pérdida o daño, causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes.

8. A los efectos de este artículo, se considerará que el aviso dado a una persona que actúe en nombre del porteador o del porteador efectivo, incluido el capitán o el oficial que esté al mando del buque, o a una persona que actúe en nombre del cargador ha sido dado al porteador, al porteador efectivo o al cargador, respectivamente.

### *Artículo 20. Prescripción de las acciones*

1. Toda acción relativa al transporte de mercancías en virtud del presente Convenio prescribirá si no se ha incoado un procedimiento judicial o arbitral dentro de un plazo de dos años.

2. El plazo de prescripción comenzará el día en que el porteador haya entregado las mercancías o parte de ellas o, en caso de que no se hayan entregado las mercancías, el último día en que hubieran debido entregarse.

3. El día en que comienza el plazo de prescripción no estará comprendido en el plazo.

4. La persona contra la cual se dirija una reclamación podrá, en cualquier momento durante el plazo de prescripción, prorrogar ese plazo mediante declaración por escrito hecha al reclamante. Ese periodo podrá ser prorrogado nuevamente mediante otr declaración u otras declaraciones.

5. La acción de repetición que corresponda a la persona declarada responsable podrá ejercitarse incluso después de expirado el plazo de prescripción establecido en los párrafos anteriores, siempre que se ejercite dentro del plazo fijado por la ley del Estado en que se incoe el procedimiento. No obstante, ese plazo no podrá ser inferior a 90 días contados desde la fecha en que la persona que ejercite la acción de repetición haya satisfecho la reclamación o haya sido emplazada con respecto a la acción ejercitada contra ella.

### *Artículo 21. Jurisdicción*

1. En todo procedimiento judicial relativo al transporte de mercancías con arreglo al presente Convenio, el demandante podrá, a su elección, ejercitar la acción ante un tribunal que sea competente de conformidad con la ley del Estado en que el tribunal esté situado y dentro de cuya jurisdicción se encuentre uno de los lugares siguientes:

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

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

*c*) El puerto de carga o el puerto de descarga; o

*d*) Cualquier otro lugar designado al efecto en el contrato de transporte marítimo.

2. *a*) No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, la acción podrá ejercitarse ante los tribunales de cualquier puerto o lugar de un Estado Contratante en el que el buque que efectúe el transporte o cualquier otro buque del mismo armador haya sido embargado de conformidad con las normas aplicables de la legislación de ese Estado y del derecho internacional; sin embargo, en tal caso, el demandante deberá, si lo solicita el demandado, trasladar su acción, a su elección, ante el tribunal de una de las jurisdicciones a que se refiere el párrafo 1 de este artículo para que se pronuncie sobre la reclamación, pero, antes de ese traslado, el demandado

deberá prestar fianza bastante para responder de las sumas que pudiera adjudicarse el demandante en virtud de la decisión que recaiga en el procedimiento;

*b*) El tribunal del puerto o lugar del embargo resolverá toda cuestión relativa a la prestación de la fianza;

3. No podrá incoarse ningún procedimiento judicial en relación con el transporte de mercancías en virtud del presente Convenio en un lugar distinto de los especificados en los párrafos 1 ó 2 de este artículo. Las disposiciones de este párrafo no constituirán un obstáculo a la jurisdicción de los Estados Contratantes en relación con medidas provisionales o cautelares.

4. *a*) Cuando se haya ejercitado una acción ante un tribunal competente en virtud de los párrafos 1 ó 2 de este artículo, o cuando ese tribunal haya dictado fallo, no podrá iniciarse ninguna nueva acción en las mismas partes y por las mismas causas a menos que el fallo dictado por el tribunal ante el que se ejercitó la primera acción no sea ejecutable en el país en que se incoe el nuevo procedimiento;

*b*) A los efectos de este artículo, las medidas encaminadas a obtener la ejecución de un fallo se considerarán como inicio de nueva acción;

*c*) A los efectos de este artículo, el traslado de una acción a otro tribunal del mismo país o al tribunal de otro país, de conformidad con el apartado *a*) del párrafo 2 de este artículo, no se considerará como inicio de una nueva acción.

5. No obstante lo dispuesto en los párrafos anteriores, surtirá efecto todo acuerdo celebrado por las partes después de presentada una reclamación basada en el contrato de transporte marítimo en el que se designe el lugar en el que el demandante podrá ejercitar una acción.

*Artículo 22. Arbitraje*

1. Con sujeción a lo dispuesto en este artículo, las partes podrán pactar por escrito que toda controversia relativa al transporte de mercancías en virtud del presente Convenio sea sometida a arbitraje.

2. Cuando el contrato de fletamento comprenda una estipulación según la cual las controversias que surjan en relación con ese contrato serán sometidas a arbitraje y un conocimiento de embarque emitido en cumplimiento del contrato de fletamento no contenga cláusula expresa por la que se establezca que esa estipulación será obligatoria para el tenedor del conocimiento, el porteador no podrá invocar la estipulación contra el tenedor que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.

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

*a*) Un lugar situado en un Estado en cuyo territorio se encuentre:

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

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

iii) El puerto de carga o el puerto de descarga; o

*b*) Cualquier lugar designado al efecto en la cláusula compromisoria o el compromiso de arbitraje.

4. El árbitro o el tribunal arbitral aplicará las normas del presente Convenio.

5. Las disposiciones de los párrafos 3 y 4 de este artículo se considerarán incluidas en toda cláusula compromisoria o compromiso de arbitraje y cualquier estipulación de tal cláusula o compromiso que sea incompatible con ellas será nula y sin efecto.

6. Ninguna de las disposiciones del presente artículo afectará la validez del compromiso de arbitraje celebrado por las partes después de presentada la reclamación basada en el contrato de transporte marítimo.

## Parte VI. Disposiciones complementarias

*Artículo 23. Estipulaciones contractuales*

1. Toda estipulación del contrato de transporte marítimo, del conocimiento de embarque o de cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte será nula y sin efecto en la medida en que se aparte directa o indirectamente de las disposiciones del presente Convenio. La nulidad de esa estipulación no afectará la validez de las demás disposiciones del contrato o documento que la incluya. Será nula y sin efecto la cláusula por la que se ceda el beneficio del seguro de las mercancías al porteador o cualquier cláusula análoga.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo, el porteador podrá aumentar la responsabilidad y las obligaciones que le incumben en virtud del presente Convenio.

3. Cuando se emita un conocimiento de embarque o cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo, deberá incluirse en él una declaración en el sentido de que el transporte está sujeto a las disposiciones del presente Convenio que anulan toda estipulación que se aparte de ellas en perjuicio del cargador o del consignatario.

4. Cuando el titular de las mercancías haya sufrido perjuicios como consecuencia de una estipulación que sea nula y sin efecto en virtud de este artículo, o como consecuencia de la omisión de la declaración mencionada en el párrafo 3 de este artículo, el porteador pagará una indemnización de la cuantía necesaria para resarcir al titular, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, de toda pérdida o todo daño de las mercancías o del retraso en la entrega. Además, el porteador pagará una indemnización por los gastos que haya efectuado el titular para hacer valer su derecho; sin embargo, los gastos efectuados para ejercitar la acción a que da derecho la disposición anterior se determinarán de conformidad con la ley del Estado en que se incoe el procedimiento.

*Artículo 24. Avería gruesa*

1. Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de las disposiciones relativas a la liquidación de la avería gruesa contenidas en el contrado de transporte marítimo o en la legislación nacional.

2. Con excepción del artículo 20, las disposiciones del presente Convenio relativas a la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías determinarán también si el consignatario puede negarse a contribuir a la avería gruesa y si el porteador está obligado a resarcir al consignatario de su contribución a la avería gruesa o al salvamento.

*Artículo 25. Otros convenios*

1. El presente Convenio no modificará los derechos ni las obligaciones del porteador, del porteador efectivo y de sus empleados y agentes establecidos en los convenios internacionales o en las leyes nacionales que se refieran a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima.

2. Las disposiciones de los artículos 21 y 22 del presente Convenio no impedirán la aplicación de las disposiciones imperativas de cualquier otro convenio multilateral que esté en vigor en la fecha del presente Convenio, relativas a las cuestiones tratadas en dichos artículos, siempre que el litigio surja únicamente entre partes que tengan sus establecimientos principales en Estados partes en ese otro convenio. No obstante, este párrafo no afectará la aplicación del párrafo 4 del artículo 22 del presente Convenio.

3. No se incurrirá en responsabilidad en virtud de las disposiciones del presente Convenio por el daño ocasionado por un incidente nuclear si el explotador de una instalación nuclear es responsable de ese daño:

*a*) En virtud de la Convención de París de 29 de julio de 1960 sobre responsabilidad de terceros en materia de energía nuclear, enmendado por el Protocolo Adicional de 28 de enero de 1964, o de la Convención de Viena sobre responsabilidad civil por daños nucleares, de 21 de mayo de 1963; o

*b*) En virtud de las leyes nacionales que regulen la responsabilidad por daños de esta naturaleza, a condición de que esas leyes sean tan favorables en todos sus aspectos a las personas que puedan sufrir tales daños como la Convención de París o la Convención de Viena.

4. No se incurrirá en responsabilidad en virtud de las disposiciones del presente Convenio por la pérdida, el daño o el retraso en la entrega del equipaje de que sea responsable el porteador en virtud de un convenio internacional o de una ley nacional relativos al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje.

*Artículo 26. Unidad de cuenta*

1. La unidad de cuenta a que se refiere el artículo 6 del presente Convenio es el derecho especial de giro tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cantidades mencionadas en el artículo 6 se convertirán en la moneda nacional de un Estado según el valor de esa moneda en la fecha del fallo o en la fecha convenida por las partes. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará según el método de evaluación aplicado en la fecha de que se trate por el Fondo Monetario Internacional en sus operaciones y transacciones. El valor, en derechos especiales de Giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional, se calculará de la manera que determine ese Estado.

2. No obstante, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones del párrafo 1 de este artículo podrán, en el momento de la firma o en el momento de la ratificación, la aceptación la aprobación o la adhesión, o en cualquier momento posterior, declarar que los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio que serán aplicables en sus territorios se fijarán en 12.500 unidades monetarias por bulto u otra unidad de carga transportada o 37,5 unidades monetarias por kilogramo de peso bruto de las mercancías.

3. La unidad monetaria a que se refiere el párrafo 2 de este artículo corresponde a sesenta y cinco miligramos y medio de oro de novecientas milésimas. La conversión en moneda nacional de las cantidades indicadas en el párrafo 2 se efectuará de conformidad con la legislación del Estado interesado.

4. El cálculo mencionado en la última frase del párrafo 1 y la conversión mencionada en el párrafo 3 de este artículo se efectuarán de manera que, en lo posible, expresen en la moneda nacional del Estado Contratante el mismo valor real que en el artículo 6 se expresa en unidades de cuenta. Los Estados Contratantes comunicarán al depositario su método de cálculo de conformidad con el párrafo 1 de este artículo o el resultado de la conversión de conformidad con el párrafo 3 de este artículo, según el caso, en el momento de la firma o al depositar sus instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, o al ejercer la opción establecida en el párrafo 2 de este artículo y cuando se produzca un cambio en el método de ese cálculo o en el resultado de esa conversión.

***Documento A/CONF.89/12/Add.6***

*[Original: inglés]*
*[29 de marzo de 1978]*

PARTE VII. CLÁUSULAS FINALES

*Artículo 27. Depositario*

El Secretario General de las Naciones Unidas queda designado depositario del presente Convenio.

*Artículo 28. Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión*

1. El presente Convenio estará abierto a la firma de todos los Estados hasta el 30 de abril de 1979 en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York.

2. El presente Convenio estará sujeto a ratificación, aceptación o aprobación por los Estados signatarios.

3. Después del 30 de abril de 1979, el presente Convenio estará abierto a la adhesión de todos los Estados que no sean Estados signatarios.

4. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación y adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

*Artículo 29. Reservas*

No se podrán hacer reservas al presente Convenio.

*Artículo 30. Entrada en vigor*

1. El presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que haya sido depositado el vigésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

2. Para cada Estado que llegue a ser Parte Contratante en el presente Convenio después de la fecha en que se haya depositado el vigésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, el Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que haya sido depositado el instrumento pertinente en nombre de ese Estado.

3. Cada Estado Contratante aplicará las disposiciones del presente Convenio a los contratos de transporte marítimo que se celebren en la fecha de entrada en vigor del Convenio respecto de ese Estado o después de esa fecha.

*Artículo 31. Denuncia de otros convenios*

1. Al pasar a ser Estado Contratante en el presente Convenio, todo Estado parte en el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924 (Convenio de 1924), notificará al Gobierno de Bélgica, en calidad de depositario del Convenio de 1924, su denuncia de dicho Convenio declarando que ésta surtirá efecto a partir de la fecha en que el presente Convenio entre en vigor respecto de ese Estado.

2. Cuando el presente Convenio haya entrado en vigor de conformidad con el párrafo 1 del artículo 30, el depositario del presente Convenio notificará al Gobierno de Bélgica, en calidad de depositario del Convenio de 1924, la fecha de esa entrada en vigor y los nombres de los Estados Contratantes respecto de los cuales el Convenio haya entrado en vigor.

3. Las disposiciones de los párrafos 1 y 2 de este artículo se aplicarán, según corresponda, a los Estados partes en el Protocolo firmado el 23 de febrero de 1968 por el que se modifica el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924.

*Artículo 32. Relación con otros convenios de transporte*

Las disposiciones del presente Convenio no impedirán la aplicación por los Estados Contratantes de cualquier otro convenio internacional que esté vigente en la fecha del presente Convenio y que se aplique con carácter obligatorio a los contratos de transporte de mercancías ejecutados principalmente por un modo de transporte distinto del marítimo. Esta disposición se aplicará también a las revisiones o enmiendas ulteriores de ese convenio internacional.

*Artículo 33. Revisión y enmienda*

1. El depositario convocará una conferencia de los Estados Contratantes en el presente Convenio para revisarlo o enmendarlo si lo solicita un tercio, por lo menos, de los Estados Contratantes.

2. Se entenderá que todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio se aplica al Convenio enmendado.

*Artículo 34. Revisión de los importes de la limitación de la responsabilidad y de la unidad de cuenta o unidad monetaria*

[No ha sido examinado por el Comité de Redacción]

*Artículo 35. Denuncia*

1. Todo Estado Contratante podrá denunciar el presente Convenio en cualquier momento mediante notificación hecha por escrito al depositario.

2. La denuncia surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario. Cuando en la notificación se establezca un plazo más largo, la denuncia surtirá efecto a la expiración de ese plazo, contado desde la fecha en que la notificación haya llegado a poder del depositario.

*Fórmulas finales*

HECHO en Hamburgo, el día treinta y uno de marzo de mil novecientos setenta y ocho, en un solo original, cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Convenio.

## H. PROPUESTAS Y ENMIENDAS PRESENTADAS A LA CONFERENCIA EN SESION PLENARIA

### Bangladesh, India, Kenya, Mauricio, Pakistán, República Arabe Siria, República Unida de Tanzanía y Uganda: propuesta de nuevos artículos

*Documento A/CONF.89/L.2*

[*Original: inglés*]
[*27 de marzo de 1978*]

*Nuevo artículo [ ]. Revisión*

1. A la expiración de un plazo de cinco años a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Convenio, toda Parte Contratante podrá solicitar la revisión del Convenio mediante notificación dirigida por escrito al Secretario General de las Naciones Unidas, y la Asamblea General de las Naciones Unidas determinará las medidas que deban adoptarse, en su caso, respecto de dicha solicitud.

2. El depositario convocará una conferencia de revisión, si lo solicitan por lo menos un tercio de las Partes Contratantes, para examinar el funcionamiento del Convenio y estudiar y adoptar las enmiendas.

3. Cuatro años después de la fecha de entrada en vigor del Convenio, el depositario recabará la opinión de todos los Estados que en ese momento sean Partes en él respecto de la necesidad de revisar el Convenio y, sobre la base de las opiniones recibidas, preparará propuestas y las distribuirá a todas las partes interesadas.

*Nuevo artículo [ ]. Enmienda*

1. La decisión de enmendar el Convenio se adoptará por una mayoría de dos tercios de los Estados Contratantes.

2. Después de la entrada en vigor de una enmienda al Convenio, se considerará que todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se aplica al Convenio enmendado.

*Nota:*

A. El artículo concerniente a la "Revisión" se basa en los textos que suelen figurar en los convenios internacionales con respecto a la revisión, así como en la propuesta de Tanzanía (A/CONF.89/C.2/L.14).

B. El artículo sobre la "Enmienda" se basa en la propuesta de Noruega (A/CONF.89/C.2/L.26) y se ajusta al modelo general seguido en otros convenios interacionales.

C. Aunque la India presentó una propuesta análoga sobre revisión y enmienda, primero verbalmente y después por escrito, de conformidad con las indicaciones del Presidente, al examinarse esa propuesta en la Segunda Comisión, se puso a votación la primera parte sin que se señalara a la atención de la Comisión la segunda parte. La propuesta, que a todas luces estaba incompleta, fue rechazada en la votación.

D. Por ello se presenta al Pleno de la Conferencia la presente propuesta combinada (y revisada) sobre "Revisión" y "Enmienda".

### Australia y Hungría: enmienda al párrafo 8 del artículo 5

*Documento A/CONF.89/L.3*

[*Original: inglés*]
[*29 de marzo de 1978*]

Agréguese el texto siguiente al final del párrafo 8:

"Las disposiciones del presente párrafo no se interpretarán en ningún caso como una limitación del derecho a obtener una indemnización, de conformidad con las disposiciones de este Convenio, por la pérdida que supere el valor de las mercancías perdidas o dañadas."

**Mauricio, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas: enmienda al artículo 15**

***Documento A/CONF.89/L.4***

[*Original: inglés*]
[*29 de marzo de 1978*]

Agréguese al párrafo 1 un inciso *o*) que diga lo siguiente:

"*o*) todo límite o límites superiores de responsabilidad que se hayan pactado de conformidad con el párrafo 4 del artículo 6."

**Malasia y Singapur: enmienda al párrafo 7 del artículo 1**

***Documento A/CONF.89/L.5***

[*Original: inglés*]
[*29 de marzo de 1978*]

Suprímase la definición de "cargador".

**Alemania, República Federal de, Australia, Ghana, Nigeria, Noruega, Singapur, Suecia y Uganda: enmienda al párrafo 4 del artículo [Revisión de los importes de la limitación de la responsabilidad]**

***Documento A/CONF.89/L.6***

[*Original: francés/inglés*]
[*29 de marzo de 1978*]

Modifíquese el final de la primera frase para que diga: "por dos tercios de los Estados Contratantes o por 20 Estados Contratantes, si esta cifra es menor".

**Australia, Brasil, Bulgaria, Francia, Ghana e Italia: propuesta de adición de un párrafo al artículo Y**

***Documento A/CONF.89/L.7***

[*Original: francés/inglés*]
[*29 de marzo de 1978*]

Añádase el siguiente nuevo párrafo:

"No obstante, a fin de permitir la transición con el Convenio de 1924 y el Protocolo de 1968, todo Estado Contratante en el presente Convenio, al depositar su instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, podrá retrasar durante un plazo máximo de cinco años contado desde la fecha de ese depósito, la denuncia del Convenio de Bruselas de 1924 o del Protocolo de 1968. Durante ese plazo el Estado de que se trate aplicará, con exclusión de cualquier otro, el presente Convenio respecto de los Estados que lo hayan ratificado."

## Secretario General: proyecto de preámbulo

*Documento A/CONF.89/L.8*

[*Original: inglés*]
[*29 de marzo de 1978*]

LOS ESTADOS PARTES EN EL PRESENTE CONVENIO,

HABIENDO RECONOCIDO la conveniencia de fijar de común acuerdo ciertas reglas relativas al transporte marítimo de mercancías,

HAN DECIDIDO celebrar un convenio a esos efectos y han acordado lo siguiente:

. . .

## Alemania, República Federal de, y Australia: enmienda al artículo 32

*Documento A/CONF.89/L.9*

[*Original: inglés*]
[*30 de marzo de 1978*]

Agréguese un nuevo párrafo 2:

"Las disposiciones del presente Convenio no impedirán la aplicación de ningún convenio internacional relativo a los contratos de transporte multimodal de mercancías celebrado bajo los auspicios de las Naciones Unidas."

# ACTA FINAL DE LA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS

**(Documento A/CONF.89/13)**

1. La Asamblea General de las Naciones Unidas, habiendo examinado el capítulo IV del informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su noveno período de sesiones, celebrado en 1976, que contenía un proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías[1], decidió, por su resolución 31/100 de 15 de diciembre de 1976, que en 1978 se convocara una conferencia internacional de plenipotenciarios en Nueva York, o en cualquier otro lugar adecuado para el cual el Secretario General recibiera una invitación, para que examinara la cuestión del transporte marítimo de mercancías e incorporara los resultados de su labor en un convenio internacional y en los demás instrumentos que estimara apropiados. Posteriormente, el Secretario General recibió y aceptó una invitación del Gobierno de la República Federal de Alemania para celebrar la conferencia en Hamburgo.

2. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías se celebró en Hamburgo, República Federal de Alemania, del 6 al 31 de marzo de 1978.

3. Estuvieron representados en la Conferencia los 78 Estados siguientes: Alemania, República Federal de, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bangladesh, Bélgica, Bolivia, Brasil, Bulgaria, Canadá, Colombia, Costa de Marfil, Cuba, Checoslovaquia, Chile, Dinamarca, Ecuador, Egipto, España, Estados Unidos de América, Filipinas, Finlandia, Francia, Gabón, Ghana, Grecia, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Irán, Iraq, Irlanda, Italia, Jamaica, Japón, Kenya, Kuwait, Liberia, Madagascar, Malasia, Mauricio, México, Nigeria, Noruega, Omán, Países Bajos, Pakistán, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Arabe Siria, República de Corea, República Democrática Alemana, República Socialista Soviética de Bielorrusia, República, Socialista Soviética de Ucrania, República Unida del Camerún, República Unida de Tanzania, Rumania, Santa Sede, Senegal, Sierra Leona, Singapur, Suecia, Suiza, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Uganda, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, Venezuela, Yemen Democrático, Yugoslavia y Zaire.

4. Un Estado, Guatemala, envió un observador a la Conferencia.

5. La Asamblea General pidió al Secretario General que invitara a los representantes de las organizaciones que hubiesen recibido una invitación permanente de la Asamblea General para participar en las reuniones y en los trabajos de todas las conferencias internacionales convocadas con su patrocinio, en calidad de observadores, de conformidad con su resolución 3237 (XXIX) de 22 de noviembre de 1974; que invitara a los representantes de los movimientos de liberación nacional reconocidos en su región por la Organización de la Unidad Africana, en calidad de observadores, de conformidad con la resolución 3280(XXIX) de 10 de diciembre de 1974 de la Asamblea General, y que invitara a los organismos especializados, al Organismo Internacional de Energía Atómica, así como a los órganos de las Naciones Unidas interesados y a otras organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales interesadas, a que se hicieran representar en la Conferencia por observadores. Aceptaron esta invitación y estuvieron representadas en la Conferencia por observadores las siguientes organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales:

*Organismos especializados*

Fondo Monetario Internacional

Organización Consultiva Marítima Intergubernamental

*Organos de las Naciones Unidas*

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

Comisión Económica para Africa

*Otras organizaciones intergubernamentales*

Comunidad del Caribe y Mercado de la Comunidad del Caribe

Consejo de Europa

Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril

Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos

*Organizaciones no gubernamentales*

Asociación Internacional de Armadores

Asociación Latino-Americana de Armadores

Cámara de Comercio Internacional

Cámara Internacional de Navegación Marítima

Comité Marítimo Internacional

Conferencia Marítima Internacional y del Báltico

Unión Internacional de Seguros de Transporte

6. La Conferencia eligió Presidente al Sr. Rolf Herber (República Federal de Alemania).

7. La Conferencia eligió Vicepresidentes a los representantes de los siguientes Estados: Argelia, Argentina, Australia, Bélgica, Canadá, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Filipinas, Grecia, Indonesia, Iraq, Italia, Nigeria, Pakistán, Polonia, República Democrática Alemana, Senegal, Turquía, Uganda, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y Venezuela.

8. La Conferencia estableció los siguientes órganos:

*Mesa de la Conferencia*

*Presidente*: El Presidente de la Conferencia.

*Miembros*: El Presidente y los Vicepresidentes de la Conferencia y los Presidentes de la Primera y de la Segunda Comisiones.

[1] Véase *Documentos Oficiales de la Asamblea General, trigésimo primer período de sesiones, Suplemento No. 17*. El proyecto de convenio está reproducido *supra* con la signatura A/CONF.89/5.

*Primera Comisión*

*Presidente*: Sr. Mohsen Chafik (Egipto).

*Vicepresidente*: Sr. S. Suchorzewski (Polonia).

*Relator*: Sr. D. M. Low (Canadá).

*Segunda Comisión*

*Presidente*: Sr. D. Popov (Bulgaria).

Vicepresidente: Sr. Th. J. A. M. de Bruijn (Países Bajos).

*Relator*: Sr. N. Gueiros (Brasil).

*Comité de Redacción*

*Presidente*: Sr. R. K. Dixit.

*Miembros*: Argentina, Austria, Ecuador, Estados Unidos de América, Francia, Hungría, India, Iraq, Japón, Kenya, Noruega, Perú, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Democrática Alemana, República Unida de Tanzanía, Sierra Leona, Singapur y Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

*Comisión de Verificación de Poderes*

*Presidente*: Sra. Heliliah Haji Yusof (Malasia).

*Miembros*: Bangaladesh, Canadá, Checoslovaquia, Ecuador, Estados Unidos de América, Madagascar, Malasia, Nigeria y República Arabe Siria.

9. El Secretario General de las Naciones Unidas estuvo representado por el Sr. Erik Suy, Asesor Jurídico de las Naciones Unidas, del 6 al 11 de marzo, y posteriormente por el Sr. Blaine Sloan, Director de la División de Asuntos Jurídicos Generales de la Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas. El Sr. Willem Vis, Jefe de la Subdivisión de Derecho Mercantil Internacional de la División de Asuntos Jurídicos Generales de la Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas, actuó como Secretario Ejecutivo.

10. La Asamblea General, por su resolución 31/100 de 15 de diciembre de 1976, en la que se convocaba la Conferencia, remitió a ésta, como base para el examen del transporte marítimo de mercancías, el proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías que figura en el capítulo IV del informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su noveno período de sesiones (A/CONF.89/5), el texto de las disposiciones del proyecto relativas a la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales preparadas por el Secretario General (A/CONF.89/6 y Add.1 y 2), las observaciones y propuestas de Gobiernos y organizaciones internacionales (A/CONF.89/7 y Add.1) y la recopilación analítica de esas observaciones y propuestas preparada por el Secretario General (A/CONF.89/8).

11. La Conferencia asignó a la Primera Comisión el texto del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y el proyecto de artículo sobre reservas que figuraba en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales. La Conferencia asignó a la Segunda Comisión el proyecto de disposiciones acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales, a excepción del proyecto de artículo sobre las reservas.

12. La Conferencia, basándose en los debates que constan en las actas resumidas de las sesiones plenarias (A/CONF.89/SR.1 a 10), en las actas resumidas (A/CONF.89/C.1/SR.1 a 37) y el informe (A/CONF.89/10) de la Primera Comisión, en las actas resumidas de la Segunda Comisión (A/CONF.89/C.2/SR.1 a 11) y en su propio informe (A/CONF.89/11), elaboró el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978.

13. Ese Convenio, cuyo texto se reproduce en el anexo I de la presente Acta Final, fue adoptado por la Conferencia el 30 de marzo de 1978 y quedó abierto a la firma en la sesión de clausura de la Conferencia el 31 de marzo de 1978. Permanecerá abierto a la firma en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York hasta el 30 de abril de 1979 y después de esa fecha quedará abierto a la adhesión, de conformidad con sus disposiciones.

14. El Convenio queda depositado en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

15. La Conferencia también llegó a un "Consenso" y aprobó una resolución, cuyos textos figuran asimismo en anexo a la presente Acta Final.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL los representantes han firmado esta Acta Final.

HECHA en Hamburgo, República Federal de Alemania, el día treinta y uno de marzo de mil novecientos setenta y ocho, en un solo ejemplar, cuyos textos árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

## ANEXOS

### *Anexo I*

### Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978

PREAMBULO

LOS ESTADOS PARTES EN EL PRESENTE CONVENIO,

HABIENDO RECONOCIDO la conveniencia de fijar de común acuerdo ciertas reglas relativas al transporte marítimo de mercancías,

HAN DECIDIDO celebrar un convenio a esos efectos y han acordado lo siguiente:

PARTE I DISPOSICIONES GENERALES

*Artículo 1. Definiciones*

En el presente Convenio:

1. Por "porteador" se entiende toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador.

2. Por "porteador efectivo" se entiende toda persona a quien el porteador ha encomendado la ejecución del transporte de las mercancías, o de una parte del transporte, así como cualquier otra persona a quien se ha encomendado esa ejecución.

3. Por "cargador" se entiende toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador, o toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta entrega efectivamente las mercancías al porteador en relación con el contrato de transporte marítimo.

4. Por "consignatario" se entiende la persona autorizada para recibir las mercancías.

5. El término "mercancías" comprende los animales vivos; cuando las mercancías se agrupen en un contenedor, una paleta u otro elemento de transporte análogo, o cuando estén embaladas, el término

"mercancías" comprenderá ese elemento de transporte o ese embalaje si ha sido suministrado por el cargador.

6. Por "contrato de transporte marítimo" se entiende todo contrato en virtud del cual el porteador se compromete, contra el pago de un flete, a transportar mercancías por mar de un puerto a otro; no obstante, el contrato que comprenda transporte marítimo y también transporte por cualquier otro medio se considerará contrato de transporte marítimo a los efectos del presente Convenio sólo por lo que respecta al transporte marítimo.

7. Por "conocimiento de embarque" se entiende un documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo y acredita que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías, y en virtud del cual éste se compromete a entregarlas contra la presentación del documento. Constituye tal compromiso la disposición incluida en el documento según la cual las mercancías han de entregarse a la orden de una persona determinada, a la orden o al portador.

8. La expresión "por escrito" comprende, entre otras cosas, el telegrama y el télex.

*Artículo 2. Ámbito de aplicación*

1. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todos los contratos de transporte marítimo entre dos Estados diferentes, siempre que:

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

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

*c)* Uno de los puertos facultativos de descarga previstos en el contrato de transporte marítimo sea el puerto efectivo de descarga y ese puerto esté situado en un Estado Contratante; o

*d)* El conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo se emita en un Estado Contratante; o

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

2. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán sea cual fuere la nacionalidad del buque, del porteador, del porteador efectivo, del cargador, del consignatario o de cualquier otra persona interesada.

3. Las disposiciones del presente Convenio no se aplicarán a los contratos de fletamento. No obstante, cuando se emita un conocimiento de embarque en cumplimiento de un contrato de fletamento, las disposiciones del Convenio se aplicarán a ese conocimiento de embarque si éste regula la relación entre el porteador y el tenedor del conocimiento que no sea el fletador.

4. Si en un contrato se prevé el transporte de mercancías en embarques sucesivos durante un plazo acordado, las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a cada uno de esos embarques. No obstante, cuando un embarque se efectúe en virtud de un contrato de fletamento, se aplicarán las disposiciones del párrafo 3 de este artículo.

*Artículo 3. Interpretación del Convenio*

En la interpretación y aplicación de las disposiciones del presente Convenio se tendrán en cuenta su carácter internacional y la necesidad de promover la uniformidad.

PARTE II. RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

*Artículo 4. Período de responsabilidad*

1. La responsabilidad del porteador por las mercancías en virtud del presente Convenio abarca el período durante el cual las mercancías están bajo la custodia del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga.

2. A los efectos del párrafo 1 de este artículo, se considerará que las mercancías están bajo la custodia del porteador:

*a)* Desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo al recibirlas:

i) Del cargador o de la persona que actúe en su nombre; o

ii) De una autoridad u otro tercero en poder de las cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de carga, se hayan de poner las mercancías para ser embarcadas;

*b)* Hasta el momento en que las haya entregado:

i) Poniéndolas en poder del consignatario; o

ii) En los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del porteador, poniéndolas a disposición del consignatario de conformidad con el contrato, las leyes o los usos del comercio de que se trate aplicables en el puerto de descarga; o

iii) Poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías.

3. En los párrafos 1 y 2 de este artículo, los términos "porteador" o "consignatario" designan también a los empleados o agentes del porteador o del consignatario, respectivamente.

*Artículo 5. Fundamento de la responsabilidad*

1. El porteador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en el sentido del artículo 4, a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

2. Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas en el puerto de descarga previsto en el contrato de transporte marítimo dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un porteador diligente.

3. El titular de una acción por pérdida de las mercancías podrá considerarlas perdidas si no han sido entregadas conforme a lo dispuesto en el artículo 4 dentro de un plazo de 60 días consecutivos siguientes a la expiración del plazo de entrega determinado con arreglo al párrafo 2 de este artículo.

4. *a)* El porteador será responsable:

i) De la pérdida o el daño de las mercancías, o del retraso en la entrega, causados por incendio, si el demandante prueba que el incendio se produjo por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes;

ii) De la pérdida, el daño o el retraso en la entrega respecto de los cuales el demandante pruebe que han sobrevenido por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes en la adopción de todas las medidas que razonablemente podían exigirse para apagar el incendio y evitar o mitigar sus consecuencias;

*b)* En caso de incendio a bordo que afecte a las mercancías, se realizará, si el reclamante o el porteador lo desean, una investigación de la causa y las circunstancias del incendio de conformidad con las prácticas del transporte marítimo y se proporcionará un ejemplar del informe sobre la investigación al porteador y al reclamante que lo soliciten.

5. En el transporte de animales vivos, el porteador no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega resultantes de los riesgos especiales inherentes a ese tipo de transporte. Cuando el porteador pruebe que ha cumplido las instrucciones especiales que con respecto a los animales le dio el cargador y que, atendidas las circunstancias del caso, la pérdida, el daño o el retraso en la entrega pueden atribuirse a tales riesgos, se presumirá que éstos han sido la causa de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, a menos que existan pruebas de que la totalidad o parte de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provenían de culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes.

6. El porteador no será responsable, salvo por avería gruesa, cuando la pérdida, el daño o el retraso en la entrega hayan provenido de medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas o de medidas razonables adoptadas para el salvamento de mercancías en el mar.

7. Cuando la culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes concurra con otra causa para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, el porteador será responsable sólo en la medida en que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega puedan atribuirse a esa culpa o negligencia, a condición de que pruebe el importe de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que no pueda atribuirse a culpa o negligencia.

*Artículo 6. Limitación de la responsabilidad*

1. *a)* La responsabilidad del porteador por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, con arreglo a lo

dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma equivalente a 835 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, o a 2,5 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor;

*b*) La responsabilidad del porteador por el retraso en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media el flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del contrato de transporte marítimo de mercancías;

*c*) En ningún caso la responsabilidad acumulada del porteador por los conceptos enunciados en los apartados *a*) y *b*) de este párrafo excederá del límite determinado en virtud del apartado *a*) por la pérdida total de las mercancías respecto de las cuales se haya incurrido en esa responsabilidad.

2. Para determinar, a los efectos del apartado *a*) del párrafo 1 de este artículo, qué cantidad es mayor, se aplicarán las normas siguientes:

*a*) Cuando se utilicen para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo, todo bulto o unidad de carga transportada que, según el conocimiento de embarque, si se emite, o según cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo, estén contenidos en ese elemento de transporte se considerarán como un bulto o una unidad de carga transportada. Salvo en este caso, las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se considerarán como una unidad de carga transportada;

*b*) En los casos en que se haya perdido o dañado el propio elemento de transporte, ese elemento será considerado, si no es propiedad del porteador o no ha sido suministrado por éste, como una unidad independiente de carga transportada.

3. Por unidad de cuenta se entiende la unidad de cuenta mencionada en el artículo 26.

4. El porteador y el cargador podrán pactar límites de responsabilidad superiores a los establecidos en el párrafo 1.

*Artículo 7. Aplicación a reclamaciones extracontractuales*

1. Las exoneraciones y límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio serán aplicables a toda acción contra el porteador respecto de la pérdida o el daño de las mercancías que se refiera el contrato de transporte marítimo, así como respecto del retraso en la entrega, independientemente de que la acción se funde en la responsabilidad contractual, la responsabilidad extracontractual o en otra causa.

2. Si se ejercita tal acción contra un empleado o agente del porteador, ese empleado o agente, si prueba que ha actuado en el ejercicio de sus funciones, podrá acogerse a las exoneraciones y límites de responsabilidad que el porteador pueda invocar en virtud del presente Convenio.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8, la cuantía total de las sumas exigibles del porteador o de cualquiera de las personas a que se refiere el párrafo 2 de este artículo no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio.

*Artículo 8. Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad*

1. El porteador no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el artículo 6 si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión del porteador realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 7, el empleado o agente del porteador no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el artículo 6 si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión de ese empleado o agente realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

*Artículo 9. Carga sobre cubierta*

1. El porteador podrá transportar mercancías sobre cubierta sólo si ello está en conformidad con un acuerdo celebrado con el cargador o con los usos del comercio de que se trate, o si lo exigen las disposiciones legales vigentes.

2. Si el porteador y el cargador han convenido en que las mercancías se transportarán o podrán transportarse sobre cubierta, el porteador incluirá una declaración a tal efecto en el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo. A falta de esa declaración, el porteador deberá probar que se ha celebrado un acuerdo para el transporte sobre cubierta; no obstante, el porteador no podrá invocar tal acuerdo contra un tercero, incluido un consignatario, que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.

3. Cuando las mercancías hayan sido transportadas sobre cubierta en contravención de lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo o cuando el porteador no pueda invocar, en virtud del párrafo 2 de este artículo, un acuerdo para el transporte sobre cubierta, el porteador, no obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 5, será responsable de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, que provengan únicamente del transporte sobre cubierta, y el alcance de su responsabilidad se determinará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6 o el artículo 8 del presente Convenio, según el caso.

4. El transporte de mercancías sobre cubierta en contravención del acuerdo expreso de transportarlas bajo cubierta se considerará una acción u omisión del porteador en el sentido del artículo 8.

*Artículo 10. Responsabilidad del porteador y del porteador efectivo*

1. Cuando la ejecución del transporte o de una parte del transporte haya sido encomendada a un porteador efectivo, independientemente de que el contrato de transporte marítimo lo autorice o no, el porteador seguirá siendo responsable de la totalidad del transporte con arreglo a lo dispuesto en el presente Convenio. Respecto del transporte que sea ejecutado por el porteador efectivo, el porteador será responsable de las acciones y omisiones que el porteador efectivo y sus empleados y agentes realicen en el ejercicio de sus funciones.

2. Todas las disposiciones del presente Convenio por las que se rige la responsabilidad del porteador se aplicarán también a la responsabilidad del porteador efectivo respecto del transporte que éste haya ejecutado. Se aplicarán las disposiciones de los párrafos 2 y 3 del artículo 7 y del párrafo 2 del artículo 8 si se ejercita una acción contra un empleado o agente del porteador efectivo.

3. Todo acuerdo especial en virtud del cual el porteador asuma obligaciones no impuestas por el presente Convenio o renuncie a derechos conferidos por el presente Convenio surtirá efecto respecto del porteador efectivo sólo si éste lo acepta expresamente y por escrito. El porteador seguirá sujeto a las obligaciones o renuncias resultantes de ese acuerdo especial, independientemente de que hayan sido aceptadas o no por el porteador efectivo.

4. En los casos y en la medida en que el porteador y el porteador efectivo sean ambos responsables, su responsabilidad será solidaria.

5. La cuantía total de las sumas exigibles del porteador, del porteador efectivo y de sus empleados y agentes no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio.

6. Las disposiciones de este artículo se aplicarán sin perjuicio del derecho de repetición que pueda existir entre el porteador y el porteador efectivo.

*Artículo 11. Transporte directo*

1. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 10, cuando un contrato de transporte marítimo estipule explícitamente que una parte especificada del transporte a que se refiere ese contrato será ejecutada por una persona determinada distinta del porteador, el contrato podrá estipular asimismo que el porteador no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que hayan sido causados por un hecho ocurrido cuando las mercancías estaban bajo la custodia del porteador efectivo durante esa parte del transporte. No obstante, la estipulación que limite o excluya tal responsabilidad no surtirá efecto si no puede incoarse ningún procedimiento judicial contra el porteador efectivo ante un tribunal competente con arreglo al párrafo 1 o al párrafo 2 del artículo 21. La prueba de que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega fueron causados por ese hecho corresponderá al porteador.

2. El porteador efectivo será responsable, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 10, de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que hayan sido causados por un hecho ocurrido mientras las mercancías estaban bajo su custodia.

## PARTE III. RESPONSABILIDAD DEL CARGADOR

### *Artículo 12. Norma general*

El cargador no será responsable de la pérdida sufrida por el porteador o por el porteador efectivo, ni del daño sufrido por el buque, a no ser que tal pérdida o daño hayan sido causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes. Los empleados o agentes del cargador tampoco serán responsables de tal pérdida o daño, a no ser que hayan sido causados por culpa o negligencia de su parte.

### *Artículo 13. Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas*

1. El cargador señalará de manera adecuada las mercancías peligrosas como tales mediante marcas o etiquetas.

2. El cargador, cuando ponga mercancías peligrosas en poder del porteador o de un porteador efectivo, según el caso, le informará del carácter peligroso de aquéllas y, a ser necesario, de las precauciones que deban adoptarse. Si el cargador no lo hace y el porteador o el porteador efectivo no tienen conocimiento del carácter peligroso de las mercancías por otro conducto:

*a)* El cargador será responsable respecto del porteador y de todo porteador efectivo de los perjuicios resultantes del embarque de tales mercancías; y

*b)* Las mercancías podrán en cualquier momento ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización.

3. Las disposiciones del párrafo 2 de este artículo no podrán ser invocadas por una persona que durante el transporte se haya hecho cargo de las mercancías a sabiendas de su carácter peligroso.

4. En los casos en que las disposiciones del apartado *b)* del párrafo 2 de este artículo no se apliquen o no puedan ser invocadas, las mercancías peligrosas, si llegan a constituir un peligro real para la vida humana o los bienes, podrán ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización, salvo cuando exista la obligación de contribuir a la avería gruesa o cuando el porteador sea responsable de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5.

## PARTE IV. DOCUMENTOS DE TRANSPORTE

### *Artículo 14. Emisión del conocimiento de embarque*

1. Cuando el porteador o el porteador efectivo se haga cargo de las mercancías, el porteador deberá emitir un conocimiento de embarque al cargador, si éste lo solicita.

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

3. La firma en el conocimiento de embarque podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico, si ello no es incompatible con las leyes del país en que se emita el conocimiento de embarque.

### *Artículo 15. Contenido del documento de embarque*

1. En el conocimiento de embarque deberán constar, entre otros, los datos siguientes:

*a)* la naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, el número de bultos o de piezas y el peso de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el cargador;

*b)* El estado aparente de las mercancías;

*c)* El nombre y el establecimiento principal del porteador;

*d)* El nombre del cargador;

*e)* El nombre del consignatario, si ha sido comunicado por el cargador;

*f)* El puerto de carga según el contrato de transporte marítimo y la fecha en que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en ese puerto;

*g)* El puerto de descarga según el contrato de transporte marítimo;

*h)* El número de originales del conocimiento de embarque, si hubiere más de uno;

*i)* El lugar de emisión del conocimiento de embarque;

*j)* La firma del porteador o de la persona que actúe en su nombre;

*k)* El flete, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario;

*l)* La declaración mencionada en el párrafo 3 del artículo 23;

*m)* La declaración, si procede, de que las mercancías se transportarán o podrán transportarse sobre cubierta;

*n)* La fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el puerto de descarga, si en ello han convenido expresamente las partes; y

*o)* Todo límite o límites superiores de responsabilidad que se hayan pactado de conformidad con el párrafo 4 del artículo 6.

2. Una vez cargadas las mercancías a bordo, el porteador emitirá un conocimiento de embarque "embarcado" al cargador, si éste lo solicita, en el cual, además de los datos requeridos en virtud del párrafo 1 de este artículo, se consignará que las mercancías se encuentran a bordo de un buque o de unos buques determinados y se indicará la fecha o las fechas en que se haya efectuado la carga. Si el porteador ha emitido anteriormente un conocimiento de embarque u otro título representativo de cualquiera de esas mercancías al cargador, éste, si el porteador lo solicita, devolverá dicho documento a cambio de un conocimiento de embarque "embarcado". Cuando el cargador solicite un conocimiento de embarque "embarcado", el porteador podrá, para atender a esa solicitud, modificar cualquier documento emitido anteriormente si, con las modificaciones introducidas, dicho documento contiene toda la información que debe constar en un conocimiento de embarque "embarcado".

3. La omisión en el conocimiento de embarque de uno o varios de los datos a que se refiere este artículo no afectará a la naturaleza jurídica del documento como conocimiento de embarque, a condición, no obstante, de que se ajuste a los requisitos enunciados en el párrafo 7 del artículo 1.

### *Artículo 16. Conocimientos de embarque: reservas y valor probatorio*

1. Si el conocimiento de embarque contiene datos relativos a la naturaleza general, las marcas principales, el número de bultos o piezas, el peso o la cantidad de las mercancías y el porteador o la persona que emite el conocimiento de embarque en su nombre sabe o tiene motivos razonables para sospechar que esos datos no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado a su cargo o, en caso de haberse emitido un conocimiento de embarque "embarcado", las mercancías que efectivamente ha cargado, o si no ha tenido medios razonables para verificar esos datos, el porteador o esa persona incluirá en el conocimiento de embarque una reserva en la que se especifiquen esas inexactitudes, los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para verificar los datos.

2. Si el porteador o la persona que emite el conocimiento de embarque en su nombre no hace constar en ese conocimiento el estado aparente de las mercancías, se considerará que ha indicado en el conocimiento de embarque que las mercancías estaban en buen estado aparente.

3. Salvo en lo concerniente a los datos acerca de los cuales se haya hecho una reserva autorizada en virtud del párrafo 1 de este 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 caso de haberse emitido un conocimiento de embarque "embarcado", ha cargado las mercancías tal como aparecen descritas en el conocimiento de embarque; y

*b)* No se admitirá al porteador la prueba en contrario si el conocimiento de embarque ha sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que ha procedido de buena fe basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en ese conocimiento.

4. El conocimiento de embarque en el que no se especifique el flete o no se indique de otro modo que el flete ha de ser pagado por el consignatario, conforme a lo dispuesto en el apartado *k)* del párrafo 1 del artículo 15, o en el que no se especifiquen los pagos por demoras en el puerto de carga que deba hacer el consignatario, establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el consignatario no ha de

pagar ningún flete ni demoras. Sin embargo, 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 basándose en la falta de tal indicación en el conocimiento de embarque.

*Artículo 17. Garantías proporcionadas por el cargador*

1. Se considerará que el cargador garantiza al porteador la exactitud de los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso y cantidad que haya proporcionado para su inclusión en el conocimiento de embarque. El cargador indemnizará al porteador de los perjuicios resultantes de la inexactitud de esos datos. El cargador seguirá siendo responsable aun cuando haya transferido el conocimiento de embarque. El derecho del porteador a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad en virtud del contrato de transporte marítimo respecto de cualquier persona distinta del cargador.

2. La carta de garantía o el pacto en virtud de los cuales el cargador se comprometa a indemnizar al porteador de los perjuicios resultantes de la emisión del conocimiento de embarque por el porteador o por una persona que actúe en su nombre, sin hacer ninguna reserva acerca de los datos proporcionados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque o acerca del estado aparente de las mercancías, no surtirán efecto respecto de un tercero, incluido un consignatario, al que se haya transferido el conocimiento de embarque.

3. Esa carta de garantía o pacto serán válidos respecto del cargador, a menos que el porteador o la persona que actúe en su nombre, al omitir la reserva a que se refiere el párrafo 2 de este artículo, tenga la intención de perjudicar a un tercero, incluido un consignatario, que actúe basándose en la descripción de las mercancías que figura en el conocimiento de embarque. En ese caso, si la reserva omitida se refiere a datos proporcionados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque, el porteador no tendrá derecho a ser indemnizado por el cargador en virtud del párrafo 1 de este artículo.

4. En caso de fraude intencional, a que se refiere el párrafo 3 de este artículo, el porteador será responsable, sin poder acogerse a la limitación de responsabilidad establecida en el presente Convenio, de los perjuicios que haya sufrido un tercero, incluido un consignatario, por haber actuado basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en el conocimiento de embarque.

*Artículo 18. Documentos distintos del conocimiento de embarque*

Cuando el porteador emita un documento distinto del conocimiento de embarque para que haga prueba del recibo de las mercancías que hayan de transportarse, ese documento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que se ha celebrado el contrato de transporte marítimo y de que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías tal como aparecen descritas en ese documento.

## PARTE V. RECLAMACIONES Y ACCIONES

*Artículo 19. Aviso de pérdida, daño o retraso*

1. A menos que el consignatario dé por escrito al porteador aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza de la pérdida o el daño, a más tardar el primer día laborable siguiente al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en su poder, el hecho de haberlas puesto en poder del consignatario establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el documento de transporte o, si no se hubiere emitido ese documento, en buen estado.

2. Cuando la pérdida o el daño no sean aparentes, las disposiciones del párrafo 1 de este artículo se aplicarán igualmente si no se da aviso por escrito dentro de un plazo de 15 días consecutivos contados desde la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.

3. Si el estado de las mercancías ha sido objeto, en el momento en que se han puesto en poder del consignatario, de un examen o inspección conjuntos por las partes, no se requerirá aviso por escrito de la pérdida o el daño que se hayan comprobado con ocasión de tal examen o inspección.

4. En caso de pérdida o daño, ciertos o presuntos, el porteador y el consignatario se darán todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos.

5. No se pagará ninguna indemnización por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, a menos que se haya dado aviso por escrito al porteador dentro de un plazo de 60 días consecutivos contados desde la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.

6. Si las mercancías han sido entregadas por un porteador efectivo, todo aviso que se dé al porteador efectivo en virtud de este artículo tendrá el mismo efecto que si se hubiera dado al porteador, y todo aviso que se dé al porteador tendrá el mismo efecto que si se hubiera dado al porteador efectivo.

7. Si el porteador o el porteador efectivo no dan por escrito al cargador aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, dentro de un plazo de 90 días consecutivos contados desde la fecha en que se produjo tal pérdida o daño o desde la fecha de entrega de las mercancías de conformidad con el párrafo 2 del artículo 4, si esta fecha es posterior, se presumirá, salvo prueba en contrario, que el porteador o el porteador efectivo no ha sufrido pérdida o daño causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes.

8. A los efectos de este artículo, se considerará que el aviso dado a una persona que actúe en nombre del porteador o del porteador efectivo, incluido el capitán o el oficial que esté al mando del buque, o a una persona que actúe en nombre del cargador ha sido dado al porteador, al porteador efectivo o al cargador, respectivamente.

*Artículo 20. Prescripción de las acciones*

1. Toda acción relativa al transporte de mercancías en virtud del presente Convenio prescribirá si no se ha incoado un procedimiento judicial o arbitral dentro de un plazo de dos años.

2. El plazo de prescripción comenzará el día en que el porteador haya entregado las mercancías o parte de ellas o, en caso de que no se hayan entregado las mercancías, el último día en que debieran haberse entregado.

3. El día en que comienza el plazo de prescripción no estará comprendido en el plazo.

4. La persona contra la cual se dirija una reclamación podrá, en cualquier momento durante el plazo de prescripción, prorrogar ese plazo mediante declaración por escrito hecha al reclamante. Ese período podrá ser prorrogado nuevamente mediante otra declaración u otras declaraciones.

5. La acción de repetición que corresponda a la persona declarada responsable podrá ejercitarse incluso después de expirado el plazo de prescripción establecido en los párrafos anteriores, siempre que se ejercite dentro del plazo fijado por la ley del Estado en que se incoe el procedimiento. No obstante, ese plazo no podrá ser inferior a 90 días contados desde la fecha en que la persona que ejercite la acción de repetición haya satisfecho la reclamación o haya sido emplazada con respecto a la acción ejercitada contra ella.

*Artículo 21. Jurisdicción*

1. En todo procedimiento judicial relativo al transporte de mercancías con arreglo al presente Convenio, el demandante podrá, a su elección, ejercitar la acción ante un tribunal que sea competente de conformidad con la ley del Estado en que el tribunal esté situado y dentro de cuya jurisdicción se encuentre uno de los lugares siguientes:

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

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

*c*) El puerto de carga o el puerto de descarga; o

*d*) Cualquier otro lugar designado al efecto en el contrato de transporte marítimo.

2. *a*) No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, la acción podrá ejercitarse ante los tribunales de cualquier puerto o lugar de un Estado Contratante en el que el buque que efectúe el transporte o cualquier otro buque del mismo propietario haya sido embargado de conformidad con las normas aplicables de la legislación de ese Estado y del derecho internacional; sin embargo, en tal caso, el demandante deberá, si lo solicita el demandado, trasladar la acción, a su elección,

ante el tribunal de una las jurisdicciones a que se refiere el párrafo 1 de este artículo para que se pronuncie sobre la reclamación, pero, antes de ese traslado, el demandado deberá prestar fianza bastante para responder de las sumas que pudieran adjudicarse al demandante en virtud de la decisión que recaiga en el procedimiento;

*b*) El tribunal del puerto o lugar del embargo resolverá toda cuestión relativa a la prestación de la fianza.

3. No podrá incoarse ningún procedimiento judicial en relación con el transporte de mercancías en virtud del presente Convenio en un lugar distinto de los especificados en los párrafos 1 ó 2 de este artículo. Las disposiciones de este párrafo no constituirán obstáculo a la jurisdicción de los Estados Contratantes en relación con medidas provisionales o cautelares.

4. *a*) Cuando se haya ejercitado una acción ante un tribunal competente en virtud de los párrafos 1 ó 2 de este artículo, o cuando ese tribunal haya dictado fallo, no podrá iniciarse ninguna nueva acción entre las mismas partes y por las mismas causas, a menos que el fallo dictado por el tribunal ante el que se ejercitó la primera acción no sea ejecutable en el país en que se incoe el nuevo procedimiento;

*b*) A los efectos de este artículo, las medidas encaminadas a obtener la ejecución de un fallo no se considerarán como inicio de una nueva acción;

*c*) A los efectos de este artículo, el traslado de una acción a otro tribunal del mismo país o al tribunal de otro país, de conformidad con el apartado *a*) del párrafo 2 de este artículo, no se considerará como inicio de una nueva acción.

5. No obstante lo dispuesto en los párrafos anteriores, surtirá efecto todo acuerdo celebrado por las partes después de presentada una reclamación basada en el contrato de transporte marítimo en el que se designe el lugar en el que el demandante podrá ejercitar una acción.

*Artículo 22. Arbitraje*

1. Con sujeción a lo dispuesto en este artículo, las partes podrán pactar por escrito que toda controversia relativa al transporte de mercancías en virtud del presente Convenio sea sometida a arbitraje.

2. Cuando el contrato de fletamento comprenda una estipulación según la cual las controversias que surjan en relación con ese contrato serán sometidas a arbitraje y un conocimiento de embarque emitido en cumplimiento del contrato de fletamento no contenga cláusula expresa por la que se establezca que esa estipulación será obligatoria para el tenedor del conocimiento, el porteador no podrá invocar la estipulación contra el tenedor que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.

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

*a*) Un lugar situado en un Estado en cuyo territorio se encuentre:

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

ii) El lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o

iii) El puerto de carga o el puerto de descarga; o

*b*) Cualquier lugar designado al efecto en la cláusula compromisoria o el compromiso de arbitraje.

4. El árbitro o el tribunal arbitral aplicará las normas del presente Convenio.

5. Las disposiciones de los párrafos 3 y 4 de este artículo se considerarán incluidas en toda cláusula compromisoria o compromiso de arbitraje y cualquier estipulación de tal cláusula o compromiso que sea incompatible con ellas será nula y sin efecto.

6. Ninguna de las disposiciones del presente artículo afectará a la validez del compromiso de arbitraje celebrado por las partes después de presentada la reclamación basada en el contrato de transporte marítimo.

## Parte VI. Disposiciones complementarias

*Artículo 23. Estipulaciones contractuales*

1. Toda estipulación del contrato de transporte marítimo, del conocimiento de embarque o de cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo será nula y sin efecto en la medida en que se aparte directa o indirectamente de las disposiciones del presente Convenio. La nulidad de esa estipulación no afectará a la validez de las demás disposiciones del contrato o documento que la incluya. Será nula y sin efecto la cláusula por la que se ceda el beneficio del seguro de las mercancías al porteador o cualquier cláusula análoga.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo, el porteador podrá aumentar la responsabilidad y las obligaciones que le incumben en virtud del presente Convenio

3. Cuando se emita un conocimiento de embarque o cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo, deberá incluirse en él una declaración en el sentido de que el transporte está sujeto a las disposiciones del presente Convenio que anulan toda estipulación que se aparte de ellas en perjuicio del cargador o del consignatario.

4. Cuando el titular de las mercancías haya sufrido perjuicios como consecuencia de una estipulación que sea nula y sin efecto en virtud de este artículo, o como consecuencia de la omisión de la declaración mencionada en el párrafo 3 de este artículo, el porteador pagará una indemnización de la cuantía necesaria para resarcir al titular, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, de toda pérdida o todo daño de las mercancías o del retraso en la entrega. Además, el porteador pagará una indemnización por los gastos que haya efectuado el titular para hacer valer su derecho; sin embargo, los gastos efectuados para ejercitar la acción a que da derecho la disposición anterior se determinarán de conformidad con la ley del Estado en que se incoe el procedimiento.

*Artículo 24. Avería gruesa*

1. Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de las disposiciones relativas a la liquidación de la avería gruesa contenidas en el contrato de transporte marítimo o en la legislación nacional.

2. Con excepción del artículo 20, las disposiciones del presente Convenio relativas a la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías determinarán también si el consignatario puede negarse a contribuir a la avería gruesa y si el porteador está obligado a resarcir al consignatario de su contribución a la avería gruesa o al salvamento.

*Artículo 25. Otros convenios*

1. El presente Convenio no modificará los derechos ni las obligaciones del porteador, del porteador efectivo y de sus empleados y agentes establecidos en los convenios internacionales o en las leyes nacionales que se refieran a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima.

2. Las disposiciones de los artículos 21 y 22 del presente Convenio no impedirán la aplicación de las disposiciones imperativas de cualquier otro convenio multilateral que esté en vigor en la fecha del presente Convenio, relativas a las cuestiones tratadas en dichos artículos, siempre que el litigio surja únicamente entre partes que tengan sus establecimientos principales en Estados partes en ese otro convenio. No obstante, este párrafo no afectará a la aplicación del párrafo 4 del artículo 22 del presente Convenio.

3. No se incurrirá en responsabilidad en virtud de las disposiciones del presente Convenio por el daño ocasionado por un incidente nuclear si el explotador de una instalación nuclear es responsable de ese daño:

*a*) En virtud de la Convención de París de 29 de julio de 1960 sobre responsabilidad de terceros en materia de energía nuclear, enmendado por el Protocolo Adicional de 28 de enero de 1964, o de la Convención de Viena sobre responsabilidad civil por daños nucleares, de 21 de mayo de 1963; o

*b*) En virtud de las leyes nacionales que regulen la responsabilidad por daños de esta naturaleza, a condición de que esas leyes sean tan favorables en todos sus aspectos a las personas que puedan sufrir tales daños como la Convención de París o la Convención de Viena.

4. No se incurrirá en responsabilidad en virtud de las disposiciones del presente Convenio por la pérdida, el daño el retraso en la entrega del equipaje de que sea responsable el porteador en virtud de un convenio internacional o de una ley nacional relativos al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje.

5. Las disposiciones del presente Convenio no impedirán la aplicación por los Estados Contratantes de cualquier otro convenio internacional que esté vigente en la fecha del presente Convenio y que se

aplique con carácter obligatorio a los contratos de transporte de mercancías ejecutados principalmente por un modo de transporte distinto del marítimo. Esta disposición se aplicará también a las revisiones o enmiendas ulteriores de ese convenio internacional.

*Artículo 26. Unidad de cuenta*

1. La unidad de cuenta a que se refiere el artículo 6 del presente Convenio es el derecho especial de giro tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cantidades mencionadas en el artículo 6 se convertirán en la moneda nacional de un Estado según el valor de esa moneda en la fecha del fallo o en la fecha acordada por las partes. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará según el método de evaluación aplicado en la fecha de que se trate por el Fondo Monetario Internacional en sus operaciones y transacciones. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la manera que determine ese Estado.

2. No obstante, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones del párrafo 1 de este artículo podrán, en el momento de la firma o en el momento de la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, o en cualquier momento posterior, declarar que los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio que serán aplicables en sus territorios se fijarán en: 12,500 unidades monetarias por bulto u otra unidad de carga transportada o 37,5 unidades monetarias por kilogramo de peso bruto de las mercancías.

3. La unidad monetaria a que se refiere el párrafo 2 de este artículo corresponde a sesenta y cinco miligramos y medio de oro de novecientas milésimas. La conversión en moneda nacional de las cantidades indicadas en el párrafo 2 se efectuará de conformidad con la legislación del Estado interesado.

4. El cálculo mencionado en la última frase del párrafo 1 y la conversión mencionada en el párrafo 3 de este artículo se efectuarán de manera que, en lo posible, expresen en la moneda nacional del Estado Contratante el mismo valor real que en el artículo 6 se expresa en unidades de cuenta. Los Estados Contratantes comunicarán al depositario su método de cálculo de conformidad con el párrafo 1 de este artículo o el resultado de la conversión mencionada en el párrafo 3 de este artículo, según el caso, en el momento de la firma o al depositar sus instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, o al ejercer la opción establecida en el párrafo 2 de este artículo y cada vez que se produzca un cambio en el método de ese cálculo o en el resultado de esa conversión.

## PARTE VII. CLÁUSULAS FINALES

*Artículo 27. Depositario*

El Secretario General de las Naciones Unidas queda designado depositario del presente Convenio.

*Artículo 28. Firma, ratificación, aceptación aprobación y adhesión*

1. El presente Convenio estará abierto a la firma de todos los Estados hasta el 30 de abril de 1979 en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York.

2. El presente Convenio estará sujeto a ratificación, aceptación o aprobación por los Estados signatarios.

3. Después del 30 de abril de 1979, el presente Convenio estará abierto a la adhesión de todos los Estados que no sean Estados signatarios.

4. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación y adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

*Artículo 29. Reservas*

No se podrán hacer reservas al presente Convenio.

*Artículo 30. Entrada en vigor*

1. El presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que haya sido depositado el vigésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

2. Para cada Estado que llegue a ser Estado Contratante en el presente Convenio después de la fecha en que se haya depositado el vigésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, el Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que haya sido depositado el instrumento pertinente en nombre de ese Estado.

3. Cada Estado Contratante aplicará las disposiciones del presente Convenio a los contratos de transporte marítimo que se celebren en la fecha de entrada en vigor del Convenio respecto de ese Estado o después de esa fecha.

*Artículo 31. Denuncia de otros convenios*

1. Al pasar a ser Estado Contratante en el presente Convenio, todo Estado parte en el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924 (Convenio de 1924), notificará al Gobierno de Bélgica, en calidad de depositario del Convenio de 1924, su denuncia de dicho Convenio declarando que esta surtirá efecto a partir de la fecha en que el presente Convenio entre en vigor respecto de ese Estado.

2. Cuando el presente Convenio haya entrado en vigor de conformidad con el párrafo 1 del artículo 30, el depositario del presente Convenio notificará al Gobierno de Bélgica, en calidad de depositario del Convenio de 1924, la fecha de esa entrada en vigor y los nombres de los Estados Contratantes respecto de los cuales el Convenio haya entrado en vigor.

3. Las disposiciones de los párrafos 1 y 2 de este artículo se aplicarán, según corresponda, a los Estados partes en el Protocolo firmado el 23 de febrero de 1968 por el que se modifica el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924.

4. No obstante lo dispuesto en el artículo 2 del presente Convenio, a los efectos del párrafo 1 de este artículo todo Estado Contratante podrá, si lo considera conveniente, retrasar la denuncia del Convenio de 1924 y del Convenio de 1924 modificado por el Protocolo de 1968 durante un plazo máximo de cinco años contados desde la fecha de entrada en vigor del presente Convenio. En tal caso, notificará su intención al Gobierno de Bélgica. Durante ese período de transición, aplicará el presente Convenio, con exclusión de cualquier otro, respecto de los Estados Contratantes.

*Artículo 32. Revisión y enmienda*

1. El depositario convocará una conferencia de los Estados Contratantes en el presente Convenio para revisarlo o enmendarlo si lo solicita un tercio, por lo menos, de los Estados Contratantes.

2. Se entenderá que todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio se aplica al Convenio enmendado.

*Artículo 33. Revisión de las cuantías de limitación y de la unidad de cuenta o de la unidad monetaria*

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 32, el depositario convocará una conferencia, de conformidad con el párrafo 2 de este artículo, con el único fin de modificar las cuantías especificadas en el artículo 6 y en el párrafo 2 del artículo 26 o de sustituir una de las unidades definidas en los párrafos 1 y 3 del artículo 26, o ambas, por otras unidades. Sólo si se produce un cambio importante en su valor real se modificarán esas cuantías.

2. El depositario convocará una conferencia de revisión cuando lo solicite una cuarta parte, por lo menos, de los Estados Contratantes.

3. Toda decisión de la Conferencia será adoptada por mayoría de dos tercios de los Estados participantes. El depositario comunicará la enmienda a todos los Estados Contratantes para su aceptación y a todos los Estados signatarios del Convenio para su información.

4. Toda enmienda adoptada entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde su aceptación por dos tercios de los Estados Contratantes. La aceptación se efectuará mediante el depósito de un instrumento formal a tal efecto en poder del depositario.

5. Después de la entrada en vigor de una enmienda, todo Estado Contratante que la haya aceptado tendrá derecho a aplicar el Convenio enmendado en sus relaciones con los Estados Contratantes que no

hayan notificado al depositario, en el plazo de seis meses contados desde la adopción de la enmienda, que no se consideran obligados por esa enmienda.

6. Se entenderá que todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio se aplica al Convenio enmendado.

*Artículo 34. Denuncia*

1. Todo Estado Contratante podrá denunciar el presente Convenio en cualquier momento mediante notificación hecha por escrito al depositario.

2. La denuncia surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario. Cuando en la notificación se establezca un plazo más largo, la denuncia surtirá efecto a la expiración de ese plazo, contado desde la fecha en la notificación haya sido recibida por el depositario.

HECHO en Hamburgo, el día treinta y uno de marzo de mil novecientos setenta y ocho, en un solo original, cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Convenio.

*Anexo II*

**Consenso de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías**

Queda entendido que la responsabilidad del porteador en virtud del presente Convenio se basa en el principio de la presunción de culpa o negligencia. Esto significa que, por regla general, la carga de la prueba recae en el porteador, pero que, en ciertos casos, las disposiciones del Convenio modifican esa regla.

*Anexo III*

**Resolución aprobada por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías**

*La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías,*

*Tomando nota* con reconocimiento de la amable invitación de la República Federal de Alemania para que se celebrase la Conferencia en Hamburgo,

*Consciente* de que los servicios facilitados a la Conferencia y la generosa hospitalidad que han brindado a los participantes el Gobierno de la República Federal de Alemania y la Ciudad Libre y Hanseática de Hamburgo han contribuido en grado considerable al éxito de la Conferencia,

*Expresa* su gratitud al Gobierno y al pueblo de la República Federal de Alemania, y

*Habiendo adoptado* el Convenio sobre el Transporte Marítimo de Mercancías sobre la base de un proyecto de convenio preparado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional a solicitud de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo,

*Expresa* su gratitud a la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional y a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo por su destacada contribución a la simplificación y armonización del derecho del transporte marítimo de mercancías,

*Decide* denominar el Convenio adoptado por la Conferencia "Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978", y

*Recomienda* que las normas enunciadas en ese Convenio se denominen "Reglas de Hamburgo".

*Parte II*

# ACTAS RESUMIDAS

## ACTAS RESUMIDAS DE LAS SESIONES PLENARIAS

# 1a. sesión plenaria

**Lunes 6 de marzo de 1978, a las 11.30 horas**

*Presidente provisional*: Sr. E. SUY (Asesor Jurídico de las Naciones Unidas en representación del Secretario General).

*Presidente*: Sr. R. HERBER (República Federal de Alemania).

A/CONF.89/SR.1

### TEMA 1 DEL PROGRAMA PROVISIONAL

#### Apertura de la Conferencia

1. El PRESIDENTE PROVISIONAL, en su calidad de representante del Secretario General de las Naciones Unidas, agradece al Gobierno de la República Federal de Alemania su generosa invitación para celebrar esta Conferencia en su territorio y a las autoridades de la ciudad de Hamburgo su amable hospitalidad; expresa asimismo su agradecimiento al Ministro de Justicia y otros altos dignatarios de la República Federal de Alemania que han tenido la gentileza de honrar con su presencia esta sesión inaugural, evidenciando así la importancia que su país atribuye a la labor de la Conferencia. Expresa el pesar del Secretario General por no haber podido asistir a esta sesión y da la bienvenida en su nombre a todos los participantes.

2. En nombre del Secretario General, declara abierta la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, convocada en cumplimiento de la resolución 31/100 aprobada por la Asamblea General el 15 de diciembre de 1976, e invita a los participantes a guardar un minuto de silencio dedicado a la oración o a la meditación.

3. *La Conferencia guarda un minuto de silencio.*

4. El PRESIDENTE PROVISIONAL da lectura, a continuación, al mensaje que el Secretario General ha dirigido a la Conferencia:

"La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías que hoy se inaugura es un acontecimiento destacado entre las actividades de las Naciones Unidas. Cuando la Asamblea General creó la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, en 1966, lo hizo por considerar que la cooperación comercial internacional entre los Estados era un elemento importante para el fomento de las relaciones de amistad y que los intereses de todos los pueblos, y en particular de los países en desarrollo, exigían que mejoraran las condiciones propicias al desarrollo del comercio mundial. No cabe duda de que, al unificar, sobre la base de los trabajos de la Comisión, las normas jurídicas relativas al transporte marítimo de mercancías, la Conferencia será considerada como un paso importante hacia la realización de los objetivos mencionados.

"Si la Conferencia se celebra en Hamburgo, ello se debe a la generosa invitación de la República Federal de Alemania, invitación que es, en sí misma, un testimonio de la importancia de la labor de la Conferencia.

"Durante el último período de sesiones de la Asamblea General, numerosas delegaciones expresaron su aprecio de este gesto amistoso y generoso. No obstante, conviene que, en nombre de las Naciones Unidas, exprese nuevamente nuestro agradecimiento a la República Federal de Alemania, con ocasión de la apertura de la Conferencia. Estoy persuadido de que no se ha ahorrado ningún esfuerzo para que la estancia en Hamburgo de todos los participantes sea lo más agradable posible. Quiero hacer presentes a la Conferencia todos mis deseos de éxito en sus trabajos."

5. La Conferencia tiene la tarea de aprobar un convenio que pueda sustituir al Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, firmado en Bruselas en 1924, y al Protocolo que lo modificó firmado en 1968, también en Bruselas, ya que desde esas fechas ha habido en el mundo múltiples adelantos políticos, económicos y tecnológicos. Contrariamente a lo ocurrido en el caso de la Conferencia que aprobó el Convenio de Bruselas, en esta ocasión, durante los trabajos preparatorios, se invitó a todos los Estados a presentar comentarios y observaciones y éstos se han tenido en cuenta para la elaboración del texto de base que la Conferencia tiene ante sí (A/CONF.89/5). Por otra parte, los numerosos Estados que participan en la presente Conferencia representan a las diversas regiones y a los principales sistemas jurídicos, políticos y económicos del mundo actual. Cabe esperar, pues, que el acuerdo resultante de la Conferencia permita establecer un régimen internacional de transporte marítimo a un tiempo nuevo y más equitativo.

6. Nadie ignora que el comercio internacional es un medio importante de desarrollo económico, en particular para los países en desarrollo, y que los transportes marítimos son los medios de transporte más importantes del comercio internacional. Las normas que apruebe la Conferencia determinarán probablemente la responsabilidad del porteador. Si la Conferencia logra unificar las normas por las que se rige la responsabilidad, equilibrando los intereses de los cargadores y de los porteadores, teniendo en cuenta los progresos de la tecnología y armonizando, en cierta medida, esas normas con las que se aplican a los otros medios de transporte, ese logro tendrá efectos realmente beneficiosos en el comercio internacional.

7. El proyecto de convenio que la Conferencia tiene ante sí es el resultado de una feliz colaboración entre dos órganos de las Naciones Unidas: la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) y la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD). Tras la terminación de los estudios preparatorios de la UNCTAD, se confiaron los trabajos a la CNUDMI; ésta dedicó cuatro años a la elaboración de un proyecto de convenio adecuado, que quedó terminado en 1976 y que, el mismo año, obtuvo la aprobación general de la UNCTAD. La Conferencia dispone sólo de cuatro semanas para sus trabajos. No debe, pues, escatimar ningún esfuerzo para realizar su tarea en los plazos previstos. El representante del Secretario General expresa la esperanza de que logrará hacerlo.

8. El Sr. VOGEL (Ministro de Justicia de la República Federal de Alemania) expresa su cordial bienvenida a los participantes en la Conferencia, primera conferencia de las Naciones Unidas que se celebra en la República Federal de Alemania. La invitación de su país demuestra la importancia que éste concede a las actividades desarrolladas por las Naciones Unidas en el ámbito de que se ocupa la Conferencia.

9. Las normas que estudia la Conferencia son normas de derecho privado aplicables al comercio internacional: efectivamente, las disposiciones del Convenio a las que se darán los últimos toques tienen como objetivo definir de nuevo y aclarar los derechos y obligaciones de las partes en un contrato relativo al transporte marítimo de mercancías. Quizá los resultados de la Conferencia sean menos espectaculares que los de algunas conferencias políticas, pero no por ello serán menos importantes. Puesto que todos los países se aproximan constantemente en el seno de la comunidad a la que pertenecen, hoy es una necesidad que los distintos sistemas jurídicos nacionales se desarrollen conjuntamente, en particular en los ámbitos relacionados con el comercio internacional. La República Federal de Alemania aprecia el valor del trabajo de la CNUDMI que, por primera vez, en la historia de la unificación internacional de las normas jurídicas, ha preparado un texto sobre una base mundial, método que debería resultar muy provechoso tanto desde el punto de vista político como desde el punto de vista de las cuestiones de fondo.

10. Desde que los Estados se esfuerzan por unificar las normas de derecho mercantil internacional, el derecho marítimo es uno de los aspectos en los que esos esfuerzos han tenido mayor éxito. Las Reglas de La Haya han regulado el transporte marítimo de mercancías durante medio siglo y en casi todo el mundo. Pero ahora existen razones de peso para negociar un nuevo convenio internacional. Aunque mediante la aprobación del Protocolo de Bruselas, en 1968, se intentó modernizar las Reglas de La Haya, sólo se modificaron en algunos puntos, sin hacer un nuevo examen a fondo. Desde entonces, la evolución del sistema monetario internacional ha hecho necesaria la revisión de numerosos convenios y convenciones sobre el transporte. Una vez que los derechos especiales de giro del Fondo Monetario Internacional están totalmente desvinculados del valor del oro, ya no es posible calcular las sumas debidas por concepto de reparaciones a partir del patrón oro. Aunque sólo sea por esa razón, es necesario examinar nuevamente las normas por las que se rige la responsabilidad.

11. Pero existen otras razones de carácter más general que hacen necesario ese nuevo examen. Aunque las Reglas de La Haya de 1924 representaron un progreso, presentan ciertas insuficiencias y, tras 50 años de aplicación práctica, conviene estudiar hasta qué punto han constituido un éxito. Se plantea el problema de saber si es necesario modificarlas o completarlas en numerosos puntos que dejan sin aclarar.

12. La aprobación de un convenio moderno sobre el transporte marítimo de mercancías constituirá el primer resultado importante de los trabajos de la CNUDMI cuyos efectos se harán sentir en el mundo entero. Pero si, tras años de preparación, la Conferencia no consigue aprobar normas mundialmente aplicables, ello representará un grave fracaso para las actividades de las Naciones Unidas en este terreno y, en general, en lo referente a la unificación de las normas jurídicas.

13. El proyecto de convenio que la Conferencia tiene ante sí se aparta de las Reglas de La Haya de 1924 en cierto número de puntos importantes. En primer lugar, sus disposiciones deben aplicarse a todos los contratos internacionales relativos al transporte marítimo de mercancías, y no sólo en los casos en que se extiende un conocimiento de embarque. En segundo lugar, la responsabilidad derivada del contrato de transporte no recae únicamente en el porteador que celebró el contrato sino también en el porteador que lo sustituye, como en el transporte aéreo de mercancías. En tercer lugar, el hecho de que, en el futuro, la responsabilidad derivada de las disposiciones del convenio se refiera también a las mercancías transportadas sobre cubierta reviste especial importancia para el transporte en contenedores. En cuarto lugar, por primera vez en la historia del derecho internacional relativo al transporte marítimo de mercancías se ha intentado enumerar en el proyecto de convenio normas internacionales uniformes acerca de la validez de las obligaciones de los cargadores respecto de los porteadores en virtud de una carta de garantía. En quinto lugar, el elemento más importante desde el punto de vista económico es que las normas del proyecto aplicables al armador son más estrictas. Aunque, en el futuro, la responsabilidad del armador se rija por el

principio de la culpa, la exoneración de responsabilidad por falta en la navegación cometida por los empleados o agentes del armador y por los daños causados por incendio, prevista en las Reglas de La Haya, será suprimida. Esta nueva disposición ha sido ya objeto de largos debates. Dada su importancia económica, no cabe duda de que será examinada a fondo por la Conferencia.

14. El proyecto de convenio elaborado por la CNUDMI constituye una buena base y cabe sentirse optimista respecto de las posibilidades de éxito de la Conferencia. Pese a las diferencias de opinión que todavía existen sobre algunas disposiciones del proyecto, se ha de poder llegar a soluciones que permitan aprobar un Convenio mundialmente aceptado. El transporte marítimo internacional de mercancías no puede en absoluto carecer de normas uniformes. Por ello, el Sr. Vogel desea que la Conferencia se vea coronada por el éxito.

15. El Sr. KLOSE (Alcalde de la ciudad de Hamburgo) da la bienvenida, en nombre del Senado de la ciudad de Hamburgo, a los participantes en la primera gran conferencia de las Naciones Unidas que se celebra en la República Federal de Alemania. La población y las autoridades de Hamburgo se congratulan tanto más de la decisión tomada por las Naciones Unidas de convocar en su ciudad la Conferencia sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, cuanto que, según el preámbulo de su Constitución, "la ciudad libre y hanseática de Hamburgo, dotada de un puerto internacional, tiene una tarea especial que cumplir para con la nación alemana, tarea que le ha sido asignada por la historia y la geografía. Es y será, con ánimo de paz, el intermediario entre todos los continentes y todas las naciones de la tierra". Hamburgo se esfuerza por vivir con arreglo al espíritu de su Constitución y, por ello, contribuye desde hace largos años a la disminución de la tirantez en Europa y al mantenimiento de la paz. Siguiendo la tradición, Hamburgo trata de resolver sus problemas mediante la negociación, sin esperar que otros tomen la iniciativa. Hamburgo está en situación de hacerlo, ya que es la sede de múltiples empresas, asociaciones e instituciones, que están en contacto con el mundo entero y conocen bien el escenario internacional en sus aspectos más diversos, y en particular, en materia de relaciones económicas internacionales.

16. Es evidente que, en su calidad de primer centro de la República Federal en lo relativo a la industria y los servicios (astilleros navales, transportes marítimos, seguros), Hamburgo no tiene únicamente un interés teórico en todas las cuestiones relacionadas con el transporte marítimo de mercancías.

17. Los problemas que ha de estudiar la Conferencia no son fáciles de resolver, no sólo por la complejidad del tema, sino también debido a las diferencias de opinión entre los países participantes. Como Alcalde de la ciudad, el Sr. Klose no puede negar que Hamburgo tiene un interés vital en una solución en la que se tengan debidamente en cuenta las preocupaciones de sus compañías de navegación. Por otra parte, los países industrializados no pueden olvidar que el mundo ha experimentado una transformación fundamental desde el final de la segunda guerra mundial. En cuanto a los países en desarrollo, tienen tanto más derecho a que se tomen en consideración sus intereses cuanto que se enfrentan con problemas muy graves que no pueden superar sin ayuda exterior. Pero tampoco deben colocar a los países industrializados en una situación que constituya una amenaza para su eficacia, por ejemplo, en lo referente a la cuestión de las materias primas o de la responsabilidad en el transporte marítimo, arriesgándose, en definitiva, a perjudicarse a sí mismos. Conviene, pues, que se establezca un equilibrio razonable y justo entre los intereses de todas las partes interesadas.

18. Las críticas de que con frecuencia son objeto las Naciones Unidas suelen ser injustas porque no tienen en cuenta la dificultad de los problemas que se les plantean. Las situaciones y los intereses de las partes interesadas son a menudo opuestos, y por ello en las relaciones internacionales es más difícil que en otros terrenos hallar soluciones. Por lo tanto, los países deben estar dispuestos a negociar y deben desear establecer un equilibrio justo, lo cual, naturalmente, no puede conseguirse en unos días.

19. El Sr. Klose expresa la esperanza de que el ambiente de Hamburgo haga surgir un clima de equilibrio y de tolerancia en el seno de la Conferencia.

20. El Sr. SUY (Asesor Jurídico de las Naciones Unidas, representante del Secretario General), agradece al Ministro de Justicia de la República Federal de Alemania y al Alcalde de la ciudad de Hamburgo las palabras de bienvenida que han dirigido a los participantes en la Conferencia.

*Se suspende la sesión a las 12.10 horas y se reanuda a las 12.15 horas.*

## TEMA 2 DEL PROGRAMA PROVISIONAL

### Elección del Presidente

21. El Sr. DIXIT (India) propone que se elija al Sr. ROLF HERBER (República Federal de Alemania) para el cargo de Presidente de la Conferencia.

22. El Sr. SELVIG (Noruega), el Sr. GUEIROS (Brasil), el Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América), el Sr. SUCHORZEWSKI (Polonia), el Sr. MAITLAND (Liberia), el Sr. KHOO (Singapur), el Sr. CHAFIK (Egipto), el Sr. BYERS (Australia), la Srta. OLOWO (Uganda), el Sr. WANSEK (República Unida del Camerún), el Sr. RAY (Argentina), el Sr. AMOROSO (Italia), el Sr. ISIN (Turquía), el Sr. CASTRO (México) y el Sr. POPOV (Bulgaria) apoyan esa propuesta.

23. *El Sr. Herber (República Federal de Alemania) es elegido Presidente por aclamación y asume la Presidencia.*

24. El PRESIDENTE agradece a los participantes en la Conferencia que hayan hecho a su país y a él el honor de elegirlo Presidente y declara que se esforzará por desempeñar lo mejor posible su tarea. Aunque el Convenio que debe aprobar la Conferencia no pueda responder exactamente a los deseos de todos los Estados, deberá sin embargo ser aceptable para todos ellos; la

elaboración de este instrumento será una labor ardua, pero el fracaso dejaría al transporte marítimo sin normas comunes en materia de responsabilidad, representaría una decepción para los países que han participado en los trabajos preparatorios e impediría la unificación del derecho mercantil internacional en general. El Presidente espera, pues, que la Conferencia pueda trabajar con un espíritu de transacción y comprensión.

*Se levanta la sesión a las 12.40 horas.*

# 2a. sesión plenaria

**Lunes 6 de marzo de 1978, a las 15.15 horas**

*Presidente*: Sr. R. HERBER (República Federal de Alemania).

A/CONF.89/SR.2

## TEMA 3 DEL PROGRAMA PROVISIONAL

### Aprobación del programa

1. *Queda aprobado el programa provisional (A/CONF.89/2).*

## TEMA 4 DEL PROGRAMA

### Aprobación del reglamento

2. *Queda aprobado el reglamento provisional (A/CONF.89/3)*

## TEMA 5 DEL PROGRAMA

### Elección de los Vicepresidentes de la Conferencia y de los Presidentes de las Comisiones Principales

3. El PRESIDENTE dice que, según tiene entendido, los diversos grupos necesitan más tiempo para examinar las candidaturas propuestas por ellos para 22 puestos de Vicepresidente y el cargo de Presidente de cada una de las dos Comisiones Principales. Por consiguiente, sugiere que se aplacen hasta más avanzada la semana las elecciones para todos los cargos, salvo el de Presidente de la Primera Comisión. Este último debe quedar elegido antes de la tarde del día siguiente para que puedan comenzar sin demora los trabajos sustantivos de la Conferencia.

4. El Sr. DIXIT (India) dice que está dispuesto a que se aplace la elección de los Vicepresidentes. Sin embargo, desearía que la Secretaría explicara la práctica de las Naciones Unidas respecto de la asignación de esos y otros puestos entre los diferentes grupos. Por ejemplo, ¿sobre qué base establecerá la Mesa su lista de 15 candidatos para el Comité de Redacción?

5. El Sr. VIS (Secretario Ejecutivo de la Conferencia) dice que lo normal es que entre las autoridades de la Conferencia estén representados los diferentes sistemas sociales y económicos y regiones geográficas del mundo. Este principio se aplica, entre otras cosas, a los cargos de Presidente de cada una de las dos Comisiones Principales y a la composición de la Comisión de Verificación de Poderes y del Comité de Redacción. Dado que la Mesa de la Conferencia estará integrada por el Presidente, los 22 Vicepresidentes y los Presidentes de las Comisiones Principales, tendrá también una distribución regional equilibrada. La Mesa, que propone candidatos para el Comité de Redacción, se reunirá más avanzada la semana y tomará en cuenta al formular sus propuestas la necesidad de garantizar una representación regional equilibrada. Los nueve miembros de la Comisión de Verificación de Poderes son designados por el Presidente, y el Comité de Redacción y la Comisión de Verificación de Poderes eligen su propia Mesa.

6. El Sr. DIXIT (India) dice que, habida cuenta de la importancia de garantizar una representación regional equilibrada, su delegación estima necesario que los Presidentes de las dos Comisiones Principales sean elegidos conjuntamente.

7. El Sr. CASTRO (México) dice que a él también le preocupa la necesidad de garantizar una distribución geográfica equilibrada en la asignación de puestos. Parecería que 14 de los puestos de Vicepresidente deben ser ocupados por nacionales de los países en desarrollo y el resto por nacionales de los Grupos B y D. Según tiene entendido, los Vicepresidentes influirán en el proceso de adopción de decisiones y desarrollarán ciertas funciones concretas, por lo que la elección de las personas que ocupen esos puestos es sumamente importante. Coincide con el representante de la India en que sería preferible elegir conjuntamente a los Presidentes de las dos Comisiones Principales; esas elecciones deberían efectuarse lo antes posible.

8. Habida cuenta de la necesidad de celebrar consultas sin demora, sugiere que se proporcione al Grupo de los 77 la oportunidad de reunirse esa misma tarde y que, de ser posible, se le faciliten servicios de interpretación.

9. El Sr. VIS (Secretario Ejecutivo de la Conferencia) explica que se ha previsto la prestación de servicios de interpretación durante seis horas al día en la primera semana de la Conferencia. Si un grupo regional celebra una reunión con servicios de interpretación, el tiempo que

dure esa reunión tendrá que ser deducido de las horas disponibles para la Conferencia y sus Comisiones Principales. Por supuesto, esas reuniones pueden celebrarse en cualquier momento sin servicios de interpretación.

10. El PRESIDENTE dice que, si se levantase pronto la sesión, el Grupo de los 77 podría celebrar una reunión, con servicios de interpretación, a las 17 horas.

11. El Sr. SMART (Sierra Leona) dice que su delegación estima que la cuestión de la asignación de los puestos de Vicepresidente debería resolverse oportunamente para que los Vicepresidentes quedaran también elegidos el día siguiente. Una vez elegidas todas las autoridades, sería más fácil abordar los trabajos sustantivos de la Conferencia.

## TEMA 8 DEL PROGRAMA

### Organización de los trabajos

12. El PRESIDENTE invita a los representantes a formular observaciones sobre el memorando del Secretario General referente a los métodos de trabajo y procedimientos de la Conferencia (A/CONF.89/4).

13. El Sr. DIXIT (India) dice que su delegación tiene sumo interés en saber si se ha previsto que se hagan declaraciones de carácter general en las sesiones plenarias de la Conferencia. Es muy importante que los países expongan claramente su posición en relación con el proyecto de convenio y que indiquen las enmiendas que tienen intención de proponer; sólo así podrá la Conferencia abordar con éxito los complejos problemas que se le plantean.

14. El PRESIDENTE dice que corresponde a las propias delegaciones decidir si desean hacer declaraciones de carácter general en las sesiones plenarias de la Conferencia o en la Primera Comisión, cuando ésta quede constituida.

15. El Sr. SHAH (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo) desea saber si los observadores tendrán también derecho a formular declaraciones de carácter general, ya que él desea hacer una declaración en nombre del Secretario General de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD).

16. El Sr. SARLIS (Grecia) pregunta si se aplazarán los trabajos sobre otras cuestiones hasta que se hayan hecho todas las declaraciones de carácter general.

17. El PRESIDENTE dice que la primera cuestión que habrá de plantearse en la próxima sesión plenaria será la elección del Presidente de cada una de las dos Comisiones Principales. La Conferencia procederá entonces a escuchar declaraciones generales, incluida la del observador de la UNCTAD. Personalmente, el Presidente considera que las observaciones más detalladas podrían formularse en la Primera Comisión, pero la decisión definitiva al respecto incumbe evidentemente a las delegaciones.

## TEMA 9 DEL PROGRAMA

### Examen de la cuestión del transporte marítimo de mercancías, de conformidad con la resolución 31/100 de la Asamblea General, de 15 diciembre de 1976

18. El Sr. GUEIROS (Brasil), tomando la palabra en calidad de Presidente del décimo período de sesiones de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI), dice que la UNCTAD se ha hecho merecedora de elogios por el papel que ha desempeñado en la preparación del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías aprobado por la CNUDMI (A/CONF.89/5). En febrero de 1971, el Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo expresó el parecer de que el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos y el Protocolo de Bruselas de 1968, por el que se modificó dicho Convenio, deberían revisarse y ampliarse y que, si procedía, debería prepararse un nuevo convenio internacional para su aprobación bajo los auspicios de las Naciones Unidas. La UNCTAD invitó a la CNUDMI a preparar tal Convenio, cuyo texto se ha presentado a la Conferencia.

19. Este proyecto de convenio introduce modificaciones importantes en el régimen jurídico de 1924, e implica un esquema diferente de responsabilidades y obligaciones y reglas diferentes sobre la carga de la prueba. En opinión de la CNUDMI, este proyecto contribuye a establecer un equilibrio más justo entre los intereses de todas las partes interesadas en el transporte marítimo de mercancías y refleja los modernos ideales de justicia en consonancia con los principios de las Naciones Unidas.

20. Es de esperar que en la Conferencia prevalecerá el mismo espíritu de avenencia que predominó en los trabajos de la CNUDMI. El transporte marítimo de mercancías, que es posiblemente el modo más importante de transporte entre las naciones, es un factor de enorme alcance en el comercio mundial y en el desarrollo de relaciones de amistad entre los Estados, y para la comunidad mundial sería muy beneficioso poder contar con una serie de normas internacionales convenidas sobre tal cuestión.

21. El orador agradece la invitación recibida de las autoridades de la República Federal de Alemania y de la ciudad de Hamburgo y expresa la esperanza de que, con la inspiración de las antiguas tradiciones marineras de la región hanseática, la Conferencia constituirá un nuevo hito en la cooperación entre los pueblos de las Naciones Unidas.

22. El Sr. BREZHNEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) felicita al Presidente por su elección y le desea toda clase de éxitos en su cargo. También expresa el reconocimiento de su delegación por la invitación de la República Federal de Alemania para que la Conferencia se celebrase en Hamburgo y por los esfuerzos que se han desplegado para facilitar a la Conferencia los medios de realizar eficazmente su labor.

23. Su país ha sido siempre partidario de la cooperación práctica entre los Estados en muchas esferas - incluida la de los transportes, que tanta importancia tienen para robustecer las relaciones comerciales internacionales – y por eso considera sumamente importantes la Conferencia y el Convenio cuya preparación constituye el objeto de sus trabajos. Considerado en conjunto, el proyecto de texto que la Conferencia tiene ante sí satisface las exigencias que motivaron su elaboración y, en particular, prevé una distribución más equilibrada de los riesgos del transporte entre el cargador y el porteador. Muchos países han formulado ya una amplia serie de opiniones y observaciones sobre el proyecto, y su delegación tiene el propósito de plantear algunas cuestiones acerca de algunas de sus disposiciones. Es esencial que se delibere con sumo detenimiento sobre cada uno de los artículos y que se consideren con espíritu constructivo los auténticos intereses de los diferentes países. Si se adopta este enfoque, será posible llegar a una transacción sólida, incluso sobre las cuestiones más complicadas que plantea el proyecto, y preparar un instrumento verdaderamente universal e internacionalmente aceptable. En nombre de su delegación, hace votos por el éxito de la Conferencia, que promete ser un acontecimiento importante en la historia de la cooperación internacional.

*Se levanta la sesión a las 16.15 horas.*

# 3a. sesión plenaria

**Martes 7 de marzo de 1978, a las 10.45 horas**

*Presidente:* Sr. R. HERBER (República Federal de Alemania).

A/CONF.89/SR.3

## TEMA 5 DEL PROGRAMA

**Elección de los Vicepresidentes de la Conferencia y de los Presidentes de las Comisiones Principales (*continuación*)**

ELECCIÓN DEL PRESIDENTE DE LA PRIMERA COMISIÓN

1. El Sr. CASTRO (México), que hace uso de la palabra en nombre del Grupo de los 77, propone la candidatura del Sr. M. Chafik (Egipto) para el cargo de Presidente de la Primera Comisión.

2. El Sr. SELVIG (Noruega), el Sr. CLETON (Países Bajos), el Sr. FUCHS (Austria), el Sr. HONNOLD (Estados Unidos de América), el Sr. DOUAY (Francia), el Sr. BYERS (Australia) y el Sr. BENTEIN (Bélgica) apoyan esta propuesta.

3. El Sr. AMOROSO (Italia) se suma a los anteriores oradores y propone que se elija al Sr. Chafik por aclamación.

4. *Por aclamación, el Sr. Chafik (Egipto) queda elegido Presidente de la Primera Comisión.*

ELECCIÓN DEL PRESIDENTE DE LA SEGUNDA COMISIÓN

5. El Sr. PTAK (Polonia) propone la candidatura del Sr. D. Popov (Bulgaria) para el cargo de Presidente de la Segunda Comisión.

6. El Sr. CASTRO (México), el Sr. GANTEN (República Federal de Alemania), el Sr. GUEIROS (Brasil), el Sr. BREDHOLT (Dinamarca), el Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América), el Sr. JOMARD (Iraq), el Sr. CARRAUD (Francia), la Sra. OLOWO (Uganda), el Sr. BYERS (Australia) y el Sr. CHAFIK (Egipto) apoyan esta propuesta.

7. El Sr. SARLIS (Grecia) apoya la candidatura del Sr. Popov (Bulgaria) y propone que sea elegido para la Presidencia de la Segunda Comisión por aclamación.

8. *Por aclamación, el Sr. Popov (Bulgaria) queda elegido Presidente de la Segunda Comisión.*

## TEMA 7 DEL PROGRAMA

**Nombramiento de los miembros del Comité de Redacción**

9. El Sr. CASTRO (México) dice que el Grupo de los 77 propone que se aumente el número de miembros del Comité de Redacción de 15 a 18, distribuidos del modo siguiente: 9 miembros del Grupo de los 77, 6 del Grupo B y 3 del Grupo D. Esta ampliación daría mayor representatividad al Comité de Redacción y, en particular permitiría tener en cuenta el hecho de que existen en la Conferencia cinco idiomas de trabajo.

10. El Sr. AMOROSO (Italia) apoya esta propuesta.

11. El PRESIDENTE señala que la Conferencia ha aprobado su reglamento (A/CONF.89/3), en el que se dispone, por una parte, en el artículo 44, que el Comité de Redacción está integrado por 15 miembros y, por otra parte, en el artículo 60, que el reglamento podrá ser enmendado por decisión de la Conferencia, adoptada por una mayoría de los dos tercios de los representantes presentes y votantes y previa recomendación de la Mesa. Propone, pues, a la Conferencia que tome nota de la propuesta hecha por México en nombre del Grupo de los 77 y que espere a que la Mesa se reúna y le formule una

recomendación en el sentido de que se eleve a 18 el número de miembros del Comité de Redacción para examinar esta propuesta.

12. *Así queda acordado.*

*Se levanta la sesión a las 13.10 horas.*

# 4a. sesión plenaria

**Miércoles 8 de marzo de 1978, a las 15.15 horas**

*Presidente:* Sr. R. HERBER (República Federal de Alemania)

A/CONF.89/SR.4

## TEMA 5 DEL PROGRAMA

**Elección de los Vicepresidentes de la Conferencia y de los Presidentes de las Comisiones Principales (*conclusión*)**

1. El PRESIDENTE informa a la Conferencia de que, a continuación de un debate entre las delegaciones, se ha preparado la siguiente lista de candidatos para la elección de los 22 Vicepresidentes de la Conferencia: Sr. Henni (Argelia), Sr. Ray (Argentina), Sr. Byers (Australia), Sr. Bentein (Bélgica), Sr. Montgomery (Canadá), Sr. León Montesino (Cuba), Sr. Bredholt (Dinamarca), Sr. Ramírez Hidalgo (Ecuador), Sr. Sumulong (Filipinas), Sr. Sarlis (Grecia), Sr. Siregar (Indonesia), Sr. Jomard (Iraq), Sr. Amoroso (Italia), Sr. Awodumila (Nigeria), Sr. Massud (Pakistán), Sr. Zylkowski (Polonia), Sr. Vogel (República Democrática Alemana), Sr. Gueye (Senegal), Sr. Ozerden (Turquía), Sra. Olowo (Uganda), Sr. Brezhnev (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) y Sr. Moreno Partidas (Venezuela). Sugiere que los candidatos nombrados sean elegidos Vicepresidentes de la Conferencia por aclamación.

2. *Así queda acordado.*

## TEMA 8 DEL PROGRAMA

**Organización de los trabajos (*conclusión*)**

3. El Sr. KERRY (Reino Unido), apoyado por el Sr. CASTRO (México), propone que la Conferencia escuche a las delegaciones que deseen hacer declaraciones de carácter general sobre el tema 9 del programa.

4. *Así queda acordado.*

## TEMA 9 DEL PROGRAMA

**Examen de la cuestión del Transporte Marítimo de Mercancías, de conformidad con la resolución 31/100 de la Asamblea General, de 15 de diciembre de 1976 (*continuación*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6 y Add. 1 y 2, A/CONF.89/7 y Add.1, A/CONF.89/8)**

5. El Sr. KERRY (Reino Unido) dice que el Reino Unido, como nación cuyos medios de vida dependen en gran parte del comercio internacional por mar, considera importante que en el nuevo convenio se establezcan normas claras, equilibradas y eficaces desde el punto de vista de los costos para fomentar ese comercio. El Reino Unido está bien situado para considerar las nuevas normas propuestas de manera imparcial, pero con conocimiento de causa; los intereses de sus grandes empresas navieras se ven complementados y contrapesados por los de sus comerciantes y cargadores, mientras que sus empresas de seguros cubren a la vez la responsabilidad de cargadores y porteadores; no se trata de promover ninguno de esos intereses a costa de los demás. El Reino Unido es uno de los grandes proveedores de servicios de transporte marítimo, pero es también un importante usuario de esos servicios, y su objetivo predominante es asegurar que tales servicios sean prestados con la mayor eficiencia posible, lo cual redunda en beneficio del Reino Unido como nación mercantil, pero también en beneficio de la comunidad mundial.

6. Por estas razones, su Gobierno no desea que haya cambios en las Reglas de La Haya ni en las Reglas de Visby, que han sido mejoradas y aclaradas por la jurisprudencia en el transcurso de los años, a menos que haya buenas razones económicas para introducir tales cambios. Su Gobierno rechaza el parecer de que, por ciertos motivos abstractos de equidad, convenga redistribuir las responsabilidades apartándose del sistema de seguro de carga para acercarse al de asociación de seguro mutuo ("P e I"), y tampoco acepta que las Reglas de La Haya tengan tendencia a favorecer excesivamente al armador. Cree que el actual sistema de seguros de responsabilidad tiene una base económica y favorece los intereses de ambas clases de aseguradores. Este debe haber sido uno de los factores que indujeron a la Comisión del Comercio Invisible y de la Financiación relacionada con el Comercio, de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), a formular en un estudio sobre los seguros marítimos publicado en 1975[1], la conclusión de que el vigente sistema de seguros de carga es el más económico y beneficioso para los intereses particulares de los países en desarrollo, que como es lógico desean desarrollar sus propios servicios de seguros.

[1] TD/B/C.3/120.

7. Aun cuando las Reglas de La Haya han logrado gran aceptación y se han ido aclarando durante sus muchos años de existencia, en manera alguna son perfectas, y el proyecto de texto sometido a la Conferencia es una mejora digna de elogio, no sólo por su forma y estructura, sino también en algunas cuestiones de fondo. Sin embargo, su delegación tiene preparadas algunas propuestas para mejorarlas aún más. Primero, deberían mantenerse bajos los límites de responsabilidad del artículo 6 y, a su juicio, actualmente existe un acuerdo amplio sobre ese punto. Segundo, debería introducirse nuevamente la excepción por faltas náuticas. Tercero, deberían restringirse las circunstancias en que puede anularse la limitación del artículo 6, para excluir el pillaje y otras causas ajenas a la voluntad del porteador. Finalmente, en las disposiciones de las cláusulas finales sobre la entrada en vigor debería indicarse claramente que las normas establecidas en el Convenio deben gozar de amplia aceptación antes de que puedan comenzar a aplicarse.

8. En el curso de la Conferencia, su delegación presentará propuestas sobre estos y otros puntos, y es de esperar que se consiga formular un conjunto razonablemente equilibrado, aceptable para la gran mayoría de los países mercantiles.

9. El Sr. VOGEL (República Democrática Alemana) dice que su país ha examinado el proyecto de convenio (A/CONF.89/5) con objeto de determinar hasta qué punto se ha logrado la armonización con otros convenios sobre transporte internacional, armonización que es esencial para la reglamentación del transporte multimodal, en qué medida se toma en consideración la nueva tecnología del transporte y qué modificaciones se han introducido en la distribución de riesgos entre el porteador y el cargador. Así ha llegado a la conclusión de que se han realizado importantes esfuerzos para armonizar la normativa internacional del transporte, pero también cree que la tecnología moderna del transporte no se ha considerado como es debido en el presente proyecto. Sin embargo, el proyecto de texto es más sistemático que las Reglas de La Haya y la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) merece especial encomio en este aspecto.

10. Señala que, sin desear fijar ninguna condición previa para los trabajos de la Segunda Comisión en relación con las cláusulas finales, le preocupa el hecho de que cuando el Convenio entre en vigor habrá tres instrumentos jurídicos diferentes para regular el transporte marítimo de mercancías, a saber: las Reglas de La Haya, en las que son partes 70 Estados; el Protocolo de Bruselas de 1968, con 10 Estados partes y el propio Convenio. Por lo tanto, debería incluirse en el Convenio una disposición encaminada a evitar toda fragmentación del derecho marítimo, y su delegación presentará oportunamente una propuesta en tal sentido.

11. El Sr. EYZAGUIRRE (Chile) dice que una normativa adecuada que suponga un equilibrio de intereses entre navieros, cargadores y consignatarios tiene gran transcendencia para el desenvolvimiento del comercio de importación y exportación y, por lo tanto, para el desarrollo económico de las naciones. Los países en desarrollo son tradicionalmente usuarios de las líneas marítimas, por lo que parece elemental preocuparse de los problemas que surgen en relación con el contrato de transporte marítimo de mercancías, a fin de proteger a los países cargadores que no poseen grandes flotas mercantes de su propiedad y que necesitan importar mercaderías para su uso y para su expansión económica, así como también para exportar sus materias primas y demás productos.

12. Para Chile tienen un significado muy especial las importantes enmiendas al Convenio de Bruselas de 1924 introducidas en el nuevo texto que se estudiará en la Conferencia, enmiendas por las que la CNUDMI se ha hecho digna de elogios. Interesa que haya reglas claras y precisas, obligatorias para ambas partes del contrato de transporte marítimo de mercancías, ya sea sobre la forma y contenido de los conocimientos de embarque, o sobre la responsabilidad de los porteadores, el período durante el cual van a ser responsables por daños a la carga, la limitación de su responsabilidad, jurisdicción, arbitraje, etc. El establecimiento de semejantes reglas constituirá un paso muy importante para la debida ecuación de intereses entre porteadores, cargadores y consignatarios marítimos, lo que contribuirá a mejorar la situación de los países que son normalmente usuarios del transporte por mar.

13. El Sr. MAITLAND (Liberia) dice que, como país en desarrollo que es un gran exportador de productos básicos tales como el mineral de hierro y el caucho, Liberia es ferviente partidaria del establecimiento de un nuevo orden económico internacional, y defensora del proyecto de convenio en la medida en que promoverá los intereses económicos de los países en desarrollo. Sin embargo, rechaza el punto de vista de que, aun cuando muchas naciones consideren que el proyecto tiene graves defectos de manera que pudiera no entrar en vigor en realidad, al menos en un futuro previsible, la preparación del proyecto de normas es conveniente en sí misma, por cuanto servirá de ejemplo que originará cambios económicos y jurídicos adecuados en el sistema del comercio marítimo mundial. En su opinión, el convenio ha de ser tal que pueda ser aplicado ampliamente desde el principio.

14. Su delegación no está convencida de que en el presente proyecto se haya alcanzado un auténtico equilibrio económico entre los intereses de todas las partes. La protección que cargadores y consignatarios reciben en algunas de sus partes les es retirada en otras.

15. Comparte el parecer de la delegación del Reino Unido sobre ciertos aspectos del proyecto; pero independientemente de que este parecer sea o no admitido por una determinada delegación, lo que interesa es que reflejan la manera de pensar de una importante nación marítima. Análogamente, deben ejercer influencia las opiniones de otras delegaciones, porque todas ellas interesan para saber cuándo será posible disponer de un instrumento con carácter obligatorio para la comunidad económica y marítima mundial.

16. A su delegación le preocupa concretamente el principio de las faltas náuticas y estima que no es

necesariamente válida la tesis de que el presente proyecto vaya a mejorar la situación de cargadores y consignatarios desde el punto de vista de los seguros. Es posible que las consecuencias económicas de las nuevas disposiciones referentes a los seguros no sean muy notables, y que en definitiva el costo recaiga no sobre el porteador sino sobre el propietario de la carga, debido al sistema de fletes que continuará en vigor.

17. Su delegación opina que el ritmo de la evolución tecnológica y la creciente obsolescencia del conocimiento de embarque han hecho que el Convenio de Bruselas quede un poco anticuado y podrían hacer también que el proyecto de la CNUDMI fuese inadecuado para responder a las futuras necesidades del comercio marítimo.

18. Expresa particular preocupación sobre las siguientes cuestiones: si las disposiciones del artículo 5 acerca de la demora no servirán más que para originar litigios en vez de ser de utilidad práctica para promover los legítimos intereses de los consignatarios en cuanto al resarcimiento por la demora; la limitación de responsabilidad en virtud del artículo 6 y la medida en que está en armonía con los vigentes convenios sobre la materia y, finalmente, los problemas de carácter marítimo mencionados por el representante del Reino Unido.

19. El Sr. CARRAUD (Francia) dice que, en general, su delegación apoya el proyecto de convenio sometido a la Conferencia, que parece ser lógico y equitativo y justificar las esperanzas depositadas por la comunidad internacional, en particular por los países en desarrollo. El Convenio de Bruselas de 1924 tiene ciertas ventajas: ha instituido por vez primera un sistema de acuerdo internacional en una esfera que antes no estaba regulada, aportando así una importante contribución al desarrollo del transporte marítimo y, por consiguiente, del comercio internacional. Sin embargo, desde entonces, el progreso técnico ha traído consigo una expansión extraordinaria del comercio y ha modificado las relaciones entre los países en general y entre las partes en los contratos de transporte marítimo de mercancías en particular. En consecuencia se ha observado que convenía examinar la relación entre los cargadores y los porteadores a fin de asegurar una mejor distribución de los riesgos. La importancia del conocimiento de embarque ha disminuido, y se ha hecho sentir la necesidad de un conjunto de normas que abarquen todos los aspectos del contrato de transporte, incluidas las etapas terrestres del transporte marítimo.

20. El texto sometido a la Conferencia es el resultado de una transacción entre los Estados que poseen marinas mercantes y los Estados que son usuarios de buques. El orador señala que emplea esta clasificación por razones de comodidad, pues casi todos los Estados representados en la Conferencia, incluida Francia, tienen intereses por ambos conceptos.

21. Toda revisión de las Reglas de La Haya debe tener en cuenta la necesidad de suprimir la falta náutica como causa de exención de la responsabilidad del porteador y, al mismo tiempo, establecer un límite relativamente bajo de responsabilidad del porteador para no aumentar indebidamente los gastos de flete y que siga recayendo sobre el cargador la responsabilidad fundamental respecto del seguro de las mercancías transportadas. Las disposiciones sobre estas cuestiones, junto con la disposición según la cual el demandante debe aportar la prueba de la culpa en caso de incendio, constituyen la base del proyecto. La discrepancia acerca de esos aspectos esenciales podría entrañar el riesgo de no llegar a un acuerdo sobre el convenio en su totalidad, lo que sería un problema grave.

22. Es posible que el proyecto de convenio parezca a algunos revolucionario, aunque en realidad su adopción tendría por efecto establecer las normas relativas al transporte marítimo de mercancías sobre una base similar a la que ha aprobado ya la comunidad internacional en el caso de muchos otros convenios sobre el transporte, incluidos los relativos al transporte aéreo.

23. Aunque el orador considera que podrían mejorarse algunos detalles del proyecto, por ejemplo la redacción y, posiblemente, el fondo del artículo 8, confía en que la Conferencia no entable discusiones que tengan por efecto poner en duda una interpretación que ha sido ya aprobada por la UNCTAD y la CNUDMI.

24. El Sr. DIXIT (India) expresa el reconocimiento de su delegación al Gobierno de la República Federal de Alemania por su invitación para celebrar la Conferencia en la histórica ciudad de Hamburgo.

25. Recuerda que, en el mensaje dirigido a la Conferencia, el Secretario General ha destacado la importancia que atribuyen a sus resultados las Naciones Unidas y el mundo en general. Su delegación comparte el optimismo del Secretario General respecto del establecimiento de un régimen internacional nuevo y más equitativo en la esfera del transporte marítimo, pero estima que las nuevas reglas que se formulen deberán tener en cuenta la aparición de un nuevo orden económico.

26. Las actuales normas aplicables al transporte marítimo de mercancías fueron formuladas en un momento en que la mayoría de los países asiáticos, africanos y latinoamericanos no podían expresar su opinión al respecto, y es bien sabido que esas normas redundaron en beneficio de los armadores. En general, la organización de los servicios de transporte marítimo viene todavía determinada por las necesidades de los armadores, y el usuario, como parte más débil en el contrato de transporte, tiene que aceptar las condiciones establecidas por aquéllos. Para que el comercio internacional se desarrolle, las ventajas y las cargas tienen que distribuirse equitativamente entre todas las partes interesadas, conforme a lo dispuesto en la resolución 31/100 de la Asamblea General.

27. La India tiene una importante industria de transporte marítimo, pero su preocupación fundamental es otorgar la debida protección a los cargadores y consignatarios. El proyecto que tiene ante sí la Conferencia ofrece una excelente base para las deliberaciones, pero será preciso examinar detenidamente algunos de sus aspectos que parecen estar en contradicción con la finalidad misma de la Conferencia. Un ejemplo es la responsabilidad en caso do incendio; tal

como está redactado actualmente el proyecto, será sumamente difícil para el demandante probar la culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes. No obstante, su delegación está dispuesta a cooperar en los trabajos de la Conferencia para llevarla a buen término.

28. El Sr. KAWADE (Japón) expresa la gratitud de su delegación al Gobierno de la República Federal de Alemania y a la ciudad libre y hanseática de Hamburgo por haber dado acogida a la Conferencia.

29. El proyecto de convenio que la Conferencia examina ha sido elaborado para tener en cuenta la necesidad de revisar y modificar el Convenio de Bruselas de 1924 a la luz del desarrollo de la tecnología y las prácticas del transporte marítimo. Además de contener una serie de normas nuevas sobre el transporte marítimo internacional de mercancías, como las relativas al ámbito de aplicación, responsabilidad del porteador y jurisdicción y arbitraje, el proyecto contiene disposiciones que ejercerán una influencia considerable sobre las leyes y prácticas en esferas conexas, como el seguro y las actividades bancarias. Cabe señalar que la navegación marítima sigue presentando riesgos especiales, no obstante el desarrollo de nuevas tecnologías. A este respecto, el orador desea subrayar dos cuestiones, a saber, que hay que prestar una cuidadosa atención al equilibrio de intereses entre el porteador y el cargador y que el nuevo régimen debe ser viable. En otras palabras, el sistema de responsabilidad debe examinarse teniendo en cuenta la necesidad de mantener a un nivel razonable el costo total del transporte; las disposiciones relativas a la limitación de la responsabilidad deben tener en cuenta el valor normal de la carga ordinaria y el hecho de que un límite excesivamente elevado conduciría a un aumento de los fletes.

30. Expresa la esperanza de que la Conferencia realice con éxito su labor.

31. El Sr. KIM (República de Corea) expresa el reconocimiento de su delegación al Gobierno de la República Federal de Alemania y a la ciudad de Hamburgo por su hospitalidad y los excelentes preparativos que se han hecho para la Conferencia.

32. Corea, cuya flota mercante alcanzó los 3,5 millones de toneladas brutas a últimos de 1977 y que ese mismo año transportó el 44 % del comercio total de exportación e importación del país, atribuye gran importancia a la Conferencia. Para que ésta realice su objetivo, tiene que establecer una distribución equilibrada de riesgos entre el propietario de la carga y el porteador y eliminar las incertidumbres y ambigüedades que existen en las normas y prácticas relacionadas con los conocimientos de embarque. Esa no es una tarea fácil, y para llevarla a cabo los países deben estar dispuestos a cooperar y adoptar una actitud progresista.

33. El proyecto de convenio, por el que hay que felicitar a la CNUDMI, es, en general, aceptable para su delegación por cuanto representa un ajuste armonioso entre los diferentes intereses y sistemas jurídicos de las partes interesadas, así como una mejora notable con respecto al Convenio de Bruselas de 1924, modificado por el Protocolo de Bruselas de 1968. No obstante, existen varios puntos en los distintos artículos que deben examinarse con gran detenimiento. Por ejemplo, su delegación está de acuerdo con el principio básico enunciado en el artículo 5, pero sugiere que sea revisado a fin de exonerar de responsabilidad al porteador por la pérdida, el daño o la demora en la entrega de las mercancías derivados de falta náutica, incendio o salvamento de vidas humanas, si puede probarse que tales accidentes no se deben a culpa o negligencia efectiva del porteador.

34. En cuanto al artículo 6, su delegación prefiere la variante del texto en que se adopta como único criterio para determinar la limitación de la responsabilidad del porteador el peso de las mercancías. Conviene con otras delegaciones en que ese texto es más fácil de aplicar en la práctica y concuerda con las disposiciones pertinentes de otros convenios internacionales relativos al transporte.

35. Su delegación confía en que la Conferencia constituya un importante hito en la historia de la legislación internacional del transporte marítimo y promete su plena cooperación para alcanzar tal objetivo.

36. El Sr. MASSUD (Pakistán) está de acuerdo con el representante de la India en que las Reglas de La Haya se redactaron en una época en que los países en desarrollo tenían escasa participación en la formulación de las normas de derecho internacional, y por ello favorecen considerablemente al porteador en detrimento del cargador. Conviene recordar que el transporte marítimo de mercancías era entonces una empresa verdaderamente arriesgada, pero con el desarrollo de la tecnología en los últimos 50 años el porteador no corre ya los mismos riesgos. Por consiguiente, hay que procurar establecer un equilibrio equitativo de derechos y responsabilidades entre cargador y porteador. El proyecto de convenio sometido a la Conferencia supone varias mejoras con respecto a las Reglas de La Haya, pero no todos los cambios redundan en beneficio del cargador y en algunos casos, como en el de incendio, son menos favorables para él que las Reglas de La Haya. Por ejemplo, de modo similar se prevé la limitación de la responsabilidad del porteador con arreglo al artículo 6, mientras que no existe limitación alguna de la responsabilidad del cargador y, en virtud del artículo 12, éste será responsable totalmente de la pérdida o el daño sufridos por el porteador que hayan sido causados por culpa o negligencia del cargador. Asimismo, en virtud del artículo 25, la aplicación del convenio puede resultar limitada por las leyes nacionales de los Estados, lo que es contrario al espíritu del convenio. Si los derechos y responsabilidades que en él se establecen pueden ser limitados unilateralmente por un Estado o por sus leyes, desaparecería toda incertidumbre de los contratos de transporte marítimo de mercancías.

37. El Sr. GANTEN (República Federal de Alemania) dice que es indispensable conseguir que el proyecto de convenio que se está examinando sea una auténtica mejora respecto de las Reglas de La Haya, que han regido el comercio marítimo internacional durante unos 50 años. Estima que en muchos sentidos lo es, pero como su finalidad es facilitar el comercio entre las partes interesadas, es importante preguntarse si efectivamente la

cumple; en otros términos, si ofrece soluciones económicas a los problemas planteados.

38. La Conferencia debe asegurar, por ejemplo, que los costos del transporte se mantengan a un nivel mínimo, ya que ello favorece los intereses de todas las partes interesadas. A juicio de su delegación, algunas de las disposiciones, especialmente de los artículos 5, 6 y 8, no promueven ese fin y, en consecuencia, deben enmendarse. Su país, que tiene una importante industria de transporte marítimo, está vivamente interesado en mantener los costos del transporte marítimo a un nivel razonable. Ello redundaría asimismo en beneficio de los países en desarrollo.

39. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) dice que en esta ocasión limitará sus observaciones a los artículos 5, 6, 8 y 11 del proyecto de convenio, que revisten gran importancia para la distribución de riesgos y deben examinarse conjuntamente para lograr una combinación que tenga consistencia lógica y viabilidad económica para todas las partes interesadas. Todas las delegaciones deben estar dispuestas a llegar a fórmulas de transacción a fin de elaborar un conjunto de medidas del tal carácter que pueda ser aprobado por el mayor número posible de Estados. Su delegación considera que existe una amplia gama de posibilidades con respecto a los artículos 5, 6 y 8, y quizá también con respecto al artículo 11, pero confía en que sus observaciones a este respecto no se interpreten como propuestas oficiales.

40. En el caso del párrafo 4 del artículo 5, relativo a la exoneración de responsabilidad en caso de incendio, parece que existen tres posibilidades. Podría suprimirse esa disposición recurriendo en su lugar a las excepciones generales; se podría hacer más rigurosa la norma para exigir del porteador que pruebe la adaptación a la navegación del equipo de lucha contra incendios y la capacitación de la tripulación; o hacerla menos rigurosa a fin de exigir del propietario de la carga que pruebe que el porteador tiene conocimiento y está enterado de la negligencia por parte de sus empleados. En el presente convenio no se ha previsto una exoneración "basada en la póliza", por negligencia en la navegación y administración, pero hay varios modos de tratar la cuestión. Se podría suprimir totalmente la exoneración, o rechazarla sólo en el caso de administración negligente, o se podría conceder la excepción al porteador cuando tanto el buque como la carga sufrieran daños como consecuencia de abordaje o encalladura.

41. En el caso del artículo 8, la limitación por unidad de la responsabilidad del porteador podría ser divisible o indivisible. Sería más fácil que fuese indivisible, pero en este caso el límite no puede menos de ser considerablamente más elevado que si fuese divisible.

42. En cuanto a la naturaleza de la exoneración que se concedería si se mantuviese el presente proyecto, hay que examinar detenidamente las cuantías correspondientes a la nueva división de los riesgos. A este respecto, desea subrayar la importancia de plantear la cuestión en función de las compensaciones que podrían otorgarse para llegar a una transacción lógicamente compatible y económicamente viable que favoreciera por igual los intereses de los cargadores, los porteador y aseguradores. En conjunto, su Gobierno acoge favorablemente el proyecto de convenio y está de acuerdo con la UNCTAD al considerar que, en general, el convenio refleja un nuevo equilibrio entre los intereses de que se trata y redundará en beneficio del comercio internacional y de los países en desarrollo en particular.

43. El Sr. GORMAN (Irlanda) dice que el tema de que se ocupa la Conferencia presenta especial interés para Irlanda, en primer lugar, porque este país es una isla y, en consecuencia, el comercio marítimo desempeña una función vital en su economía y, en segundo lugar, porque, habida cuenta del tamaño relativamente limitado de su flota mercante, la mayoría de las importaciones y exportaciones de Irlanda se transportan en buques de otros países. El Gobierno irlandés, que toma muy en cuenta las preocupaciones de los cargadores, entiende que uno de los objetivos primordiales de los autores del proyecto de convenio ha sido el de reforzar la protección de la carga y de los cargadores.

44. Una cuestión que ha suscitado considerable inquietud a su delegación es la sugerencia de que el efecto general del convenio podría ser un incremento neto de los costos del transporte marítimo de mercancías: un incremento de los costos brutos del seguro conducirá inevitablemente a unos fletes más elevados y, en último término, a unos precios más altos para los exportadores y consumidores irlandeses. Aunque no es absolutamente seguro que vaya a ocurrir esto, se trata de una opinión que sostienen algunos de los que se ocupan directamente de los aspectos prácticos del comercio así como algunos cargadores.

45. De las diversas disposiciones del proyecto de convenio, su delegación acoge con satisfacción en especial las relativas a la limitación de la responsabilidad, que actualizan las disposiciones existentes y las concernientes a la prórroga del período de responsabilidad del porteador. Toma nota de los intentos realizados para armonizar el proyecto de convenio con los avances tecnológicos del transporte marítimo. Sin embargo, considera que debe desarrollarse más el texto para poner más claramente de manifiesto la relación existente entre el proyecto de convenio y los acuerdos regionales vigentes de transporte multimodal - que representa una proporción significativa de las exportaciones e importaciones de Irlanda - y entre dicho proyecto y cualquier convenio internacional de transporte multimodal que pueda concertarse en el futuro.

46. Sr. AMOROSO (Italia) señala que, contrariamente a la opinión general de que Italia es un país que se hace eco sobre todo de los intereses de los navieros, de hecho representa un equilibrio muy estable entre esos intereses y los de los cargadores y consignatarios. Por consiguiente, su delegación se considera en condiciones de manifestar una opinión objetiva sobre las cuestiones objeto de debate.

47. Si bien reconoce las cualidades del proyecto de convenio, considera que puede mejorarse. El mejor modo de conseguir ese resultado sería tratar de introducir las modificaciones necesarias con ánimo de colaboración. Su

delegación comparte la preocupación expresada en relación con los artículos 5, 6 y 8 y considera que debería introducirse de nuevo la exención de la responsabilidad basada en el error de navegación. Igualmente, aunque el proyecto de convenio pudiera parecer irreprochable desde el punto de vista jurídico, encarece la necesidad de que se estudie la manera de evitar determinadas consecuencias económicas. Después de todo, los intereses del cargador consisten en pagar lo menos posible para obtener protección y recibir indemnización por cualquier pérdida o daño de sus mercancías. Tal es el enfoque que desearía recomendar a la Conferencia, al tratar ésta, movida por un espíritu de colaboración, de mejorar el proyecto de convenio en beneficio principalmente del cargador.

48. La Sra. OLOWO (Uganda) dice que el objeto del proyecto de convenio es reemplazar las Reglas de La Haya de 1924 y garantizar un equilibrio equitativo entre los intereses de las partes en un contrato de transporte marítimo de mercancías. Por supuesto, son en su mayor parte los países desarrollados los que representan los intereses de los porteadores y cargadores: por ejemplo, Africa oriental sólo tiene cuatro pequeños buques.

49. Al tratar de establecer un nuevo régimen, la Conferencia debería proceder con detenimiento y atenerse a los principios en que ha de basarse un nuevo orden económico, pues de otra manera no cumplirá con su deber. Más aún, todo convenio que no respete esos principios tendría que ser modificado constantemente. Por consiguiente, el objetivo debe ser concertar un convenio realista que responda a los problemas actuales.

50. Refiriéndose a disposiciones concretas, afirma que su delegación considera que, en caso de incendio, la carga de la prueba debe traspasarse al porteador, ya que él o sus agentes están en mejores condiciones que el cargador para determinar las causas. Igualmente es partidaria de una unidad de cuenta basada en los Derechos Especiales de Giro (DEG) del Fondo Monetario Internacional, para compensar los efectos de las fluctuaciones monetarias. Ninguno otra base estaría en consonancia con la actual situación económica. Por otra parte, considera que la entrada en vigor del convenio debe basarse en un número convenido de ratificaciones o adhesiones de los Estados y no en otro criterio.

51. Por último, expresa la esperanza de que en los debates de la Conferencia impere un espíritu de buena voluntad que ayude a conseguir los objetivos deseados.

52. El Sr. SHAH (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo) dice que el Sr. Gamani Corea, Secretario General de la UNCTAD, lamenta mucho no haber podido asistir a la Conferencia y expresar personalmente su reconocimiento a la CNUDMI por haber respondido con prontitud a la invitación de la UNCTAD de que preparase el proyecto de convenio, la tarea de revisar las Reglas de La Haya se abordó por primera vez, intergubernamentalmente, en el segundo período de sesiones de la UNCTAD, celebrado en 1968.

53. Entre los documentos presentados a la Conferencia por la UNCTAD figuran los dos informes del quinto período de sesiones del Grupo de Trabajo sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo – en los que se exponen las opiniones de los gobiernos y de los observadores sobre el proyecto de convenio – y documentos de antecedentes preparados por la secretaría de la UNCTAD. El personal de la UNCTAD ha colaborado asimismo con el de la CNUDMI en la preparación de documentos para Grupo de Trabajo de la CNUDMI y ha facilitado asistencia en la prestación de servicios a algunas de sus reuniones.

54. El hecho más significativo que se puso al descubierto del estudio realizado por la secretaría de la UNCTAD sobre los conocimientos de embarque[2] es que hay un porcentaje desproporcionadamente elevado de reclamaciones relativas a la carga, aparentemente legítimas a primera vista de las cuales se ha desistido o respecto de las cuales se ha llegado a una transacción a su respecto, en virtud de la influencia propia de las Reglas de La Haya. Así pues, el proyecto de convenio responde a la necesidad de subsanar las deficiencias señaladas por la mayoría de los participantes en la UNCTAD y la CNUDMI.

55. La UNCTAD acepta el proyecto de convenio en su conjunto, y la mayoría de los motivos de preocupación que veía en algunas disposiciones se han suprimido ya: así por ejemplo, en lo que respecta al ámbito de aplicación del convenio; responsabilidad, incluida su limitación monetaria; carga de la prueba; el plazo de prescripción; efectos de la demora; jurisdicción en los puertos de descarga; y uso indiscriminado de cláusulas de invalidez. La preocupación principal de la UNCTAD es garantizar que la parte más débil en un contrato de transporte no corra riesgos, por su falta de conocimientos técnicos o de recursos, cuando trate de obtener una solución justa de su reclamación. Por supuesto, esa protección sólo puede garantizarse mediante una reglamentación equitativa e inequívoca que no se preste a abuso. Se atrevería a sugerir que cuanto más conducente sea la redacción del texto a la aceptación o desestimación netas de las reclamaciones y a un equilibrio más equitativo entre las partes, mayor será el servicio prestado tanto a los usuarios como a los proveedores. Confía en que la Conferencia no disminuirá la importancia que conceden la UNCTAD y la CNUDMI a la necesidad de modificar materialmente las normas básicas de la responsabilidad para que se ajusten más a las perspectivas modernas sobre el transporte marítimo. Se ha dicho acertadamente en la UNCTAD que una revisión eficaz de las Reglas de La Haya depende de unas cuantas cuestiones básicas y que, si no se corrigen desequilibrios manifiestos del régimen de responsabilidad, los trabajos quedarán condenados al fracaso.

56. Tras agradecer a cuantos han prestado asistencia a la UNCTAD tanto desde dentro como desde afuera del sistema de las Naciones Unidas en su primer empeño en la esfera de la legislación marítima, espera que el convenio responda a las necesidades contemporáneas del mismo modo que lo hicieron en su día las Reglas de La Haya.

---

[2] Documento E/72.II.D.2.

Preferiría comentar a la Primera Comisión acerca de observaciones hechas sobre una decisión de una comisión de la UNCTAD relativa a seguros marítimos.

57. El Sr. FRANZINI (Observador de la Asociación Latinoamericana de Armadores) dice que la Asociación que representa agrupa en su seno a la mayoría de las empresas armadoras nacionales de los Estados miembros de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC). La Asociación ha seguido con profundo interés los trabajos preparatorios del proyecto de convenio y ha presentado observaciones sobre sus diversos aspectos a los gobiernos nacionales de sus empresas asociadas. La Asociación considera que, en su conjunto, el proyecto de convenio constituye una mejora de las Reglas de La Haya y que, a diferencia de ellas, que sólo se ocupan de algunos aspectos del transporte marítimo de mercancías, abarca de manera sistemática todas las cuestiones pertinentes.

58. Señala que tanto la CNUDMI como el Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo opinan que el proyecto de convenio refleja un nuevo equilibrio entre los intereses afectados que redunda en beneficio del comercio internacional en general y del mundo en desarrollo en particular. Sin embargo, justamente este concepto es, a juicio de su Asociación, el más susceptible de reparo, ya que el proyecto de convenio parece reflejar un notorio desequilibrio entre los derechos de los cargadores, por una parte, y de los porteadores, por otra, a expensas de estos últimos.

59. Una de las cuestiones subrayadas en la 13a. Asamblea General de la Asociación, celebrada en la Argentina en noviembre de 1976, es que las nuevas normas sobre responsabilidad – la supresión de las exoneraciones que en virtud de las reglas vigentes beneficiaban al porteador – y los límites de la responsabilidad traerán aparejados un notorio incremento de los costos operacionales como consecuencia de las mayores coberturas que deberá tomar el naviero para resguardarse de los riesgos correspondientes. Algunas delegaciones participantes en el Grupo de Trabajo señalaron también que, dado que los mercados de seguro están concentrados en muy pocas zonas, esto implicaría salidas adicionales de divisas que afectarían la balanza de pagos de sus países.

60. Al leer las observaciones y propuestas presentadas por los gobiernos sobre el proyecto de convenio (A/CONF.89/7 y Add.1 y A/CONF.89/8) ha comprobado que diversos países y organizaciones internacionales comparten la preocupación de su Asociación con respecto a estas cuestiones. La Asociación considera que no debe suprimirse la culpa náutica como causa de exoneración del porteador y que no debe incluirse la demora como causa de responsabilidad, especialmente en lo que respecta a los daños y perjuicios. También tiene serias dudas acerca de las disposiciones del artículo 6 referentes a los límites máximos de responsabilidad, y de las disposiciones sobre la responsabilidad en el transporte de animales vivos, dado que éstos pueden presentar diferentes características y, por consiguiente, exigir diferentes cuidados.

61. Su Asociación considera que el proyecto de convenio, si bien es aceptable en términos generales, debe someterse a una minuciosa revisión a fin de acomodar sus disposiciones a los reparos de que ha sido objeto. Está dispuesto a colaborar en los esfuerzos para llegar a un texto satisfactorio.

62. El Sr. RAY (Argentina) dice que no entrará en los detalles de la posición de su Gobierno sobre el proyecto de convenio en la presente fase, dado que su delegación se propone presentar ciertas propuestas concretas relativas a los fundamentos de la responsabilidad, los problemas que entrañan la pérdida y el daño y la jurisdicción de los tribunales en el puerto de descarga. Desde 1936 se ha desarrollado en la Argentina una firme jurisprudencia sobre la competencia de los tribunales en el puerto de descarga para conocer de reclamaciones relativas a las pérdidas y daños de la carga. Los principios del caso se han incorporado a la legislación con miras a proteger los intereses de los consignatarios y aseguradores argentinos.

63. Al mismo tiempo, su delegación reconoce la necesidad de conseguir un equilibrio y de evitar fórmulas que puedan originar un aumento de los costos, costos que no dejarán de repercutir en el consumidor, en el propietario de las mercancías y, en último análisis, en la economía del país.

*Se levanta la sesión a las 17.45 horas.*

# 5a. sesión plenaria

**Viernes 10 de marzo de 1978, a las 15.15 horas**

*Presidente:* Sr. R. HERBER (República Federal de Alemania).

A/CONF.89/SR.5

## TEMA 7 DEL PROGRAMA

**Nombramiento de los miembros del Comité de Redacción (*conclusión*)**

1. El PRESIDENTE dice que la Mesa de la Conferencia ha propuesto que se establezca un Comité de Redacción integrado por 18 miembros, en lugar de los 15 previstos en el artículo 44 del reglamento. Los miembros propuestos son los representantes de la Argentina, Austria, el Ecuador, los Estados Unidos de América, Francia, Hungría, la India, el Iraq, el Japón, Kenya, Noruega, el Perú, el Reino Unido, la República Democrática Alemana, la República Unida de Tanzania, Sierra Leona, Singapur y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

2. La Mesa de la Conferencia ha propuesto asimismo que sólo esos representantes tengan voz y voto sobre todas las cuestiones en las sesiones del Comité de Redacción; que cualquier otro representante que haya presentado propuestas en una sesión plenaria o una sesión de una Comisión Principal tenga derecho a intervenir sobre esa propuesta únicamente en el Comité de Redacción, y que se permita a los demás participantes asistir a las sesiones del Comité de Redacción, pero sin voz ni voto.

3. Si no hay objeciones, considerará que la Conferencia conviene en que la composición y el procedimiento del Comité de Redacción sean los propuestos por la Mesa de la Conferencia.

4. *Así queda acordado.*

## TEMA 6 DEL PROGRAMA

**Poderes de los representantes en la Conferencia:**

***a*) Nombramiento de la Comisión de Verificación de Poderes**

5. El PRESIDENTE anuncia que, tras celebrar consultas con los miembros, desea sugerir que la Comisión de Verificación de Poderes que ha de nombrarse en virtud del artículo 4 del reglamento esté integrada por los representantes de Bangladesh, el Canadá, Checoslovaquia, el Ecuador, los Estados Unidos de América, Madagascar, Malasia, Nigeria y Siria. Si no hay objeciones, entenderá que la Conferencia acepta esta sugerencia.

6. *Así queda acordado.*

*Se levanta la sesión a las 15.25 horas.*

# 6a. sesión plenaria

**Miércoles 29 de marzo de 1978, a las 19.40 horas**

*Presidente:* Sr. R. HERBER (República Federal de Alemania).

A/CONF.89/SR.6

## TEMA 6 DEL PROGRAMA

**Poderes de los representantes en la Conferencia:**

***b*) Informe de la Comisión de Verificación de Poderes**

1. El PRESIDENTE señala a la atención de los representantes el informe de la Comisión de Verificación de Poderes (A/CONF.89/9). Si ninguna delegación tiene nada que objetar, este informe no será presentado verbalmente.

2. La Sra. YUSOF (Malasia) (Presidenta de la Comisión de Verificación de Poderes), en respuesta a una pregunta del Sr. BENTEIN (Bélgica), explica que la Comisión de Verificación de Poderes ha indicado debidamente en su informe que se tendrían en cuenta todas las credenciales que recibiera después de su reunión. Este es el caso de las credenciales del representante de Bélgica.

3. El PRESIDENTE dice que, si no hay objeciones, entenderá que la Conferencia toma nota del informe de la Comisión de Verificación de Poderes.

4. *Así queda acordado.*

## TEMA 10 DEL PROGRAMA

**Adopción de un Convenio y otros instrumentos que se consideren pertinentes y del Acta Final de la Conferencia (A/CONF.89/12 y Add.1 a 5, A/CONF.89/L.3, L.5)**

DISPOSICIONES DEL PROYECTO APROBADAS POR EL COMITÉ DE REDACCIÓN

5. El PRESIDENTE indica que los documentos A/CONF.89/12 y Add.1 a 5 contienen las disposiciones del proyecto aprobadas por la Primera Comisión y remitidas al Comité de Redacción. La Primera Comisión decidió que esos textos, una vez examinados por el Comité de Redacción, se someterían al Pleno de la Conferencia. Así pues, esos documentos servirán de base a los debates de la Conferencia.

6. Los artículos del proyecto objeto de examen son el resultado de largos debates celebrados en las dos Comisiones Principales y, muy especialmente, en la Primera Comisión. Algunos de esos textos constituyen soluciones de transacción, y conviene que la Conferencia considere que su tarea consiste en adoptarlos definitivamente, absteniéndose en lo posible de entrar de nuevo en lo esencial. La Conferencia sólo tendrá la posibilidad de llevar a buen término su labor si evita abrir de nuevo el debate sobre ciertos problemas.

7. En lo que se refiere al procedimiento, el Presidente propone que los artículos del proyecto se examinen consecutivamente. Hace observar que, de conformidad con el reglamento, en principio sólo son admisibles ahora las enmiendas presentadas por escrito. Sin embargo, dado que muchos artículos del proyecto han sido publicados tardíamente y que otros todavía no han sido publicados, convendría que la Conferencia admitiese enmiendas verbales, siempre que versaran sobre aspectos esenciales y que fueran lo bastante simples para ser presentadas verbalmente.

8. Como el Comité de Redacción no ha propuesto todavía un título para el convenio, el Presidente sugiere que se comience por el artículo 1.

*Artículo 1*

9. El PRESIDENTE, refiriéndose a la nota 1 de pie de página correspondiente al párrafo 3 del artículo 1, que figura en el documento A/CONF.89/12 *supra*, señala que debe sustituirse la palabra "pero" por "y" y que debe suprimirse la palabra "todavía". Efectivamente, ese párrafo no ha sido examinado por el Comité de Redacción, al que no fue remitido. En consecuencia, convendría suprimir los corchetes que encierran el texto del párrafo 3.

10. El Presidente puntualiza además que el Pleno no debería remitir ninguna disposición al Comité de Redacción. Si todavía se plantean cuestiones de redacción, debería resolverlas en lo posible la propia Conferencia.

11. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) aprueba el procedimiento propuesto por el Presidente, porque permitirá ganar tiempo, pero desea formular una observación sobre el párrafo 3 del artículo 1, que aun así debería ser examinado por el Comité de Redacción. La definición del término "cargador", que figura en esta disposición, se refiere a toda persona que "por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta" ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías, mientras que la definición del término "porteador", que figura en el párrafo 1, se refiere a toda persona "que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre" ha celebrado tal contrato. El representante de la Unión Soviética no comprende por qué se ha utilizado diferente terminología en estas dos definiciones y propone que el Comité de Redacción ponga el texto del párrafo 3 en consonancia con el del párrafo 1. Convendría, por lo tanto, suprimir las palabras "o por su cuenta" en el párrafo 3. Esta expresión no está clara.

12. Refiriéndose al párrafo 5 del artículo 1, el representante de la Unión Soviética deplora que esta disposición no haya sido modificada, como había sugerido, a fin de impedir que se pueda dirigir una reclamación contra el porteador en caso de deterioro del embalaje debido a un desgaste normal. Sin embargo, la mayoría de las delegacioness parecían ser partidarias de esa modificación.

13. El Sr. KHOO (Singapur) sugiere que se examine la enmienda conjunta de su delegación y de delegación de Malasia (A/CONF.89/L.5) encaminada a suprimir la definición de cargador.

14. El Sr. SMART (Sierra Leona) plantea una cuestión de orden y declara que la Conferencia debería examinar la enmienda verbal de la Unión Soviética antes de pasar a otra propuesta. Insiste en que la cuestión de la definición de cargador, lo mismo que otras cuestiones, ha sido ya extensamente debatida en la Primera Comisión. La Primera Comisión se convierte ahora en Pleno por razones de orden puramente jurídico, lo que apenas implica otra cosa que un cambio de Presidente. Volver a plantear ahora todo género de cuestiones comprometería sin duda las posibilidades de éxito de la Conferencia.

15. El PRESIDENTE puntualiza que si no se ha opuesto al examen de la enmienda de las delegaciones de Malasia y Singapur, ello se debe a que esta enmienda es de más alcance que la enmienda verbal de la Unión Soviética, puesto que tiende a suprimir por completo la definición de cargador. Si estas dos enmiendas fueran sometidas a votación, la Conferencia debería pronunciarse primero sobre la enmienda conjunta. Así pues, el debate debe versar en primer lugar sobre esta enmienda.

16. El Sr. KHOO (Singapur) expone las razones por las que su delegación se ha sumado a la delegación de Malasia para presentar la enmienda A/CONF.89/L.5. No ignora que la cuestión de la definición de cargador ha planteado muchas dificultades en la Primera Comisión, ni que ya ha sido ampliamente debatida. Finalmente, se decidió incluir esta definición en el artículo 1, y las tentativas hechas para dividirla en dos partes no han dado resultado. Cabe preguntarse ahora si la definición elaborada por la Primera Comisión verdaderamente es aceptable para la Conferencia. Lo que preocupa par-

ticularmente a los autores de la enmienda es la segunda parte de la definición, es decir, las palabras "toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta entrega efectivamente las mercancías al porteador en relación con el contrato de transporte marítimo". Esta fórmula es demasiado vaga y podría dar lugar a incertidumbre. Así, una persona que sólo estuviera facultada para entregar las mercancías al porteador estaría capacitada para obligar a éste. La definición propuesta suscitaría necesariamente graves dificultades en caso de transporte de mercancías sobre cubierta, a que se refiere el artículo 9.

17. Los partidarios de la definición de cargador alegan que, si ésta se omitiera, el cargador se encontraría en una situación incierta, en particular para presentar una reclamación al porteador. Ahora bien, el término "cargador" no figura en la disposición principal sobre la responsabilidad, es decir, el artículo 5. Tampoco figura en el artículo 21, relativo a la jurisdicción de los tribunales, ni en el artículo 22, relativo al arbitraje.

18. En cuanto a la incertidumbre a que puede dar lugar la definición, el representante de Singapur recuerda que en la Primera Comisión se afirmó que el comisionista de transportes no podía ser considerado como cargador en el sentido de la definición. Ahora bien, de la definición se desprende claramente que se aplica al comisionista de transportes, que es precisamente una persona que entrega efectivamente las mercancías al porteador.

19. Finalmente, el argumento de que la definición de cargador es necesaria porque el término "porteador" también figura definido sólo es conveniente en apariencia, pues la definición de porteador se elaboró ante todo para hacer resaltar la diferencia entre éste y el porteador efectivo.

20. El objeto de toda definición es despejar las dudas que pudieran oscurecer el sentido del término definido. La utilidad de una definición depende de su justificación y, cuando son más los problemas que plantea una definición que los que resuelve, entonces vale más prescindir de ella.

21. La Sra. YUSOF (Malasia) dice que, como coautora de la enmienda A/CONF.89/L.5, su delegación comparte enteramente el punto de vista del representante de Singapur. Aunque se hace cargo de los esfuerzos desplegados para llegar a una definición satisfactoria, la delegación de Malasia no puede aceptar la definición propuesta, ya que su aplicación aún plantearía bastantes dificultades. Esta definición es demasiado vaga y, si se tratara de restringirla, se correría el riesgo de excluir de ella a ciertas personas a las que debería incluir.

22. El Sr. MORENO PARTIDAS (Venezuela) declara que su delegación se opone a la enmienda A/CONF.89/L.5. La definición objeto de examen es el fruto de largos debates en la Primera Comisión. Sin embargo, contiene una expresión que el representante de Venezuela tiene dificultad en comprender y que preferiría que se suprimiera, como ha propuesto el representante de la Unión Soviética. Así pues, con esta reserva, se pronuncia en favor de que se mantenga la definición. Los artículos 12 y 13 se refieren directamente al cargador; en el primero se enuncia una regla general sobre la responsabilidad del cargador 1890 y el segundo contiene reglas especiales sobre las mercancías peligrosas. De la misma manera que se ha considerado necesaria una definición de porteador, por razones de índole práctica es indispensable una definición de cargador.

23. El Sr. POPOV (Bulgaria) también es partidario de que se mantenga la definición.

24. El Sr. DIXIT (India) tratará de demostrar que los argumentos invocados por las delegaciones de Malasia y Singapur carecen de fundamento. Recuerda ante todo que la definición que se estudia fue aprobada por gran mayoría y que el Grupo de Trabajo que la elaboró tuvo en cuenta todas las opiniones expresadas durante las deliberaciones de la Primera Comisión. Si bien es cierto que el término "cargador" no figura en el artículo 5, no es menos cierto que aparece en muchos otros artículos. Es oportuno señalar, además, que otras definiciones pudieron ser aprobadas aun cuando no eran absolutamente necesarias y pese a sensibles diferencias de puntos de vista entre los Estados de *common law* y los de tradición jurídica romanista. La inclusión en la definición de la fórmula "o por su cuenta" puede parecer una redundancia a ciertas delegaciones, pero se refiere en realidad a un caso muy concreto. Sin embargo, no modifica el fondo de la definición, ni deja sin efecto a ninguno de los artículos del proyecto de convenio relativos a la responsabilidad. Esta puntualización se introdujo en la definición atendiendo a los deseos de ciertos países. En definitiva, su finalidad es proteger a los cargadores y a los consignatarios de todos los países, pero especialmente a los de los países en desarrollo.

25. El Sr. SMART (Sierra Leona) se manifiesta en contra de la propuesta del representante de Singapur de que se suprima la definición de cargador en el artículo 1. El argumento más importante que dicho representante ha aducido a estos efectos es el de que, con arreglo a la segunda parte de la definición, una persona que sólo tiene facultades limitadas, pero que puede entregar las mercancías al porteador, podría obligar al cargador en otros aspectos. Sin embargo, este argumento no es convincente, porque la fórmula "por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta" es suficiente para prever ese supuesto.

26. Por lo demás, la falta de una definición de cargador en el convenio crearía situaciones de incertidumbre; si el convenio incluye las definiciones de porteador y de porteador efectivo, es lógico que contenga también una definición de cargador. El representante de Singapur ha alegado que el cargador no aparece mencionado en el artículo 5 ni en los artículos relativos a los procedimientos judiciales y de arbitraje. Sin embargo, estos artículos tratan de las partes en los litigios, que sólo pueden ser tres, es decir, el porteador, el consignatario y el cargador.

27. El representante de Singapur ha dicho también que, según la definición consignada en el párrafo 3 de artículo 1, un comisionista de transportes podría ser considerado como un cargador; ahora bien, el simple término "comisionista" indica claramente que no se trata del cargador principal. En consecuencia, el orador no ve

razón alguna para suprimir la definición del término "cargador" en el artículo 1.

28. Hace un llamamiento a los participantes en la Conferencia, y especialmente a los países desarrollados, para que procuren establecer relaciones equitativas entre los países en desarrollo y los países desarrollados – entre cargadores y porteadores – y traten de elaborar un convenio satisfactorio para todos los países, que permita promover la paz y la comprensión internacionales.

29. El Sr. LOW (Canadá) se pronuncia por la supresión de la definición del término "cargador". La posición del Gobierno del Canadá es que el régimen jurídico del cargador debe permitir a éste, llegado el caso, obtener reparación del porteador. Ahora bien, la inclusión de una definición de cargador en el convenio puede suscitar múltiples dificultades de orden jurídico; así, a tenor del artículo 10, el porteador que recurre a los servicios de subcontratistas puede ser considerado como el cargador, puesto que actúa por cuenta de éste, y el puerto de transbordo pasa a ser el puerto de carga. En consecuencia, en caso de daños causados por las mercancías del cargador, el porteador efectivo puede ejercitar una acción contra éste, que ni siquiera tiene conocimiento del contrato celebrado en su nombre por el porteador. En este caso, el cargador real se encontraría en situación desventajosa con respecto al procedimiento judicial, por cuanto la acción se ejercitaría ante los tribunales dentro de cuya jurisdicción se encontrase el puerto de carga y de conformidad con la ley del Estado en que ese puerto estuviese situado. Por lo tanto, el cargador deberá recurrir a juristas de la jurisdicción de la que dependa para que éstos a su vez se pongan en relación con sus homólogos de los tribunales competentes.

30. El Sr. NDAWULA (Uganda) plantea una cuestión de orden y pide el cierre del debate en virtud del artículo 24 del reglamento.

31. El PRESIDENTE dice que, en virtud del artículo 22 del reglamento, debe conceder primero al representante de Singapur el derecho a contestar.

32. El Sr. KHOO (Singapur) dice que las delegaciones de Singapur y Malasia no son menos conscientes de los intereses de los países en desarrollo que las de la India y Sierra Leona. Se trata en este caso de llegar a una solución racional. La cuestión es de orden puramente jurídico y técnico, es decir, se trata de determinar si en el texto del convenio debe mantenerse la definición del término "cargador". En opinión del orador, el representante de Sierra Leona no ha respondido a sus objeciones al afirmar que la fórmula "toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta entrega efectivamente las mercancías al porteador" abarca el supuesto de los comisionistas de transportes. Las prolongadas discusiones que ya ha motivado esta cuestión son de por sí un argumento en favor de la supresión de la definición, que es contraria a los intereses de los cargadores y de los consignatarios de los países en desarrollo, ya que puede dar origen a numerosos litigios con los porteadores.

33. El PRESIDENTE somete a votación la propuesta de Malasia y Singapur tendiente a suprimir la definición de cargador en el párrafo 3 del artículo 1.

34. *Por 33 votos contra 23 y 9 abstenciones, queda rechazada la enmienda.*

35. El PRESIDENTE recuerda que la Conferencia debe pronunciarse sobre la enmienda verbal del representante de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas encaminada a suprimir las palabras "o por su cuenta" en el párrafo 3 del artículo 1.

36. El Sr. CARRAUD (Francia) explica que esta expresión corresponde a un concepto muy preciso de los derechos francés, italiano y belga; se trata de la situación del comisionista de transportes, persona que en nombre propio contrata por cuenta de su cliente y que debería quedar incluida en la definición de cargador.

37. El Sr. POPOV (Bulgaria) se opone firmemente a que se vuelva a abrir un debate que ya ha durado demasiado. La delegación búlgara se pronunció en la Primera Comisión en favor del mantenimiento de la definición de cargador, pero apoya las observaciones de la URSS para que se remita el párrafo controvertido al Comité de Redacción. Si éste no consiguiera preparar un texto satisfactorio para todas las delegaciones, sería preferible desistir de la inclusión en el convenio de una disposición que puede dar origen a conflictos jurídicos.

38. El PRESIDENTE hace observar que la Conferencia ya no tiene tiempo para remitir una propuesta al Comité de Redacción. Pregunta al representante de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas si insiste en que su enmienda verbal sea sometida a votación.

39. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) dice que no insistirá en que se someta su enmienda a votación, pero que no comprende por qué en el párrafo 3 se emplean las dos expresiones "en su nombre" y "por su cuenta", que significan lo mismo.

40. El PRESIDENTE toma nota de que la propuesta del representante de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas no ha obtenido suficiente apoyo y entiende que queda rechazada.

41. Invita a los miembros de la Conferencia a formular otras observaciones sobre la totalidad del artículo 1.

42. El Sr. SHAH (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo) dice que un grupo intergubernamental está elaborando actualmente en el marco de la UNCTAD un convenio sobre el transporte multimodal y que puede haber conflicto entre las disposiciones de este convenio y las del párrafo 6 del artículo 1 del convenio objeto de la presente conferencia, en lo que se refiere a la parte del transporte efectuada por mar. Para evitar tal posibilidad, el Grupo de Trabajo *ad hoc* sobre el párrafo 5, que después pasó a ser el párrafo 6 había propuesto, en su proyecto de texto (A/CONF.89/C.1/L.121), que se incluyera en las cláusulas finales del convenio una disposición por la que se regulase la relación entre el presente convenio y los convenios sobre el transporte multimodal, cosa que no se ha hecho. Como sería difícil incluir una disposición análoga en el convenio sobre el transporte multimodal, hay dos soluciones posibles: o bien modificar en el presente convenio el párrafo 6 del artículo 1 para indicar que las cláusulas relativas al contrato de transporte marítimo sólo son aplicables si no existen disposiciones

contrarias en un convenio internacional sobre el transporte multimodal, o bien, como se preveía en la nota del documento A/CONF.89/C.1/L.121, incluir un nuevo artículo que establezca que las disposiciones del presente convenio se entenderán sin perjuicio de la aplicación del convenio sobre el transporte multimodal que se adopte bajo los auspicios de las Naciones Unidas.

43. El PRESIDENTE pregunta si las delegaciones tienen otras cuestiones que plantear acerca del artículo 1 en su totalidad.

44. El Sr. BENTEIN (Bélgica) desearía que se pusiera el párrafo 1 del artículo 1 en consonancia con el párrafo 3 del mismo artículo mediante la inserción de la expresión "o por su cuenta" entre las palabras "por medio de otra que actúe en su nombre" y "ha celebrado un contrato de transporte".

45. El PRESIDENTE recuerda que la Conferencia sólo dispone de un tiempo limitado para terminar sus trabajos y que conviene acelerar los debates. En consecuencia, ruega a las delegaciones que eviten repetir los mismos argumentos y que hagan muestra de prudencia en la presentación de enmiendas, particularmente en relación con los artículos 1 a 4, que ya han sido objeto de amplios debates. Recuerda que, en sesión plenaria, las enmiendas sólo quedan aprobadas si obtienen en las votaciones una mayoría de dos tercios de los votos de los representantes presentes y votantes, mayoría que es difícil de alcanzar en la fase actual de los trabajos de la Conferencia, a menos que se trate de cuestiones muy importantes o particularmente evidentes. En lo que se refiere a la propuesta de la UNCTAD, el Presidente propone que se aplace su examen hasta que se prepare un texto por escrito.

46. Propone a la Conferencia que se someta a votación el artículo 1 en su totalidad.

47. El Sr. CLETON (Países Bajos) señala que muchas definiciones del artículo 1 plantean problemas y propone que este artículo sea sometido a votación párrafo por párrafo.

48. El PRESIDENTE dice que, en virtud del artículo 37 del reglamento, cualquier representante puede presentar una moción de división. Sin embargo, del artículo 27 de dicho reglamento se desprende que las propuestas básicas consideradas por la Conferencia versan sobre artículos del proyecto y no sobre párrafos de artículos. En consecuencia, el Presidente propone el siguiente procedimiento: por regla general, la Conferencia se pronunciará sobre cada artículo, pero las delegaciones tendrán la posibilidad de pedir que se proceda a votar separadamente sobre cada párrafo o sobre uno de los párrafos del artículo considerado. Si algún representante se opone a la moción de división, ésta será sometida a votación.

49. El Sr. CLETON (Países Bajos) hace observar que la práctica de las conferencias diplomáticas de las Naciones Unidas consiste en no examinar un artículo en su totalidad a menos que tal sea la decisión unánime de los miembros de la conferencia.

50. El Sr. KELLER (Liberia) apoya la propuesta del representante de los Países Bajos de que el artículo 1 sea sometido a votación párrafo por párrafo. Este procedimiento se aplicaría exclusivamente al artículo 1.

51. El Sr. QUARTEY (Ghana), refiriéndose a la propuesta del representante de la UNCTAD, hace observar que en la Segunda Comisión se decidió que en el presente convenio no se mencionarían las disposiciones de otros convenios.

52. El Sr. SHAH (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo) explica que su propuesta está dictada por el deseo de evitar que haya duplicación entre las disposiciones del presente convenio y las del convenio sobre el transporte multimodal en curso de elaboración. Una de las posibilidades que ha sugerido consistía en modificar ligeramente el párrafo 6 del artículo 1; no obstante, ciertas delegaciones estiman que el párrafo 6 sólo se refiere a los contratos de transporte multimodal en los que la mayor parte del transporte se efectúa por mar. Para evitar todo riesgo de conflicto, sería preferible incluir una disposición especial en las cláusulas finales.

53. El Sr. NSAPOU (Zaire) recuerda que en el Comité de Redacción se aprobaron todos los párrafos del artículo 1. Por lo tanto, al igual que el Presidente, estima que debe votarse sobre el artículo 1 en conjunto, y no párrafo por párrafo.

54. El Sr. NDAWULA (Uganda) apoya la decisión del Presidente de votar sobre los artículos y no sobre los párrafos. El Presidente debe atenerse a esta decisión.

55. El Sr. SMART (Sierra Leona) cree que, si el artículo 1 se somete a votación párrafo por párrafo, toda la labor de la Conferencia volverá a ser objeto de discusión. Ahora bien, es demasiado tarde para volver a abrir el debate. Se han adoptado decisiones sobre las que no hay que volver. Lo que quieren las delegaciones partidarias de la votación separada es modificar la definición del término "cargador". Si, a pesar de todo se decidiese votar párrafo por párrafo sobre el artículo 1, habría que seguir el mismo procedimiento con todos los artículos del convenio.

56. El PRESIDENTE desea someter a votación la totalidad del artículo 1, a menos que la delegación de los Países Bajos insista en su moción de división.

57. El Sr. CLETON (Países Bajos) dice que el convenio debe ser adoptado por mayoría de dos tercios. Ahora bien, cada delegación tiene derecho a presentar una propuesta como la que ha sido formulada por su delegación y apoyada por la delegación de Liberia. Por lo demás, esta propuesta se ajusta al procedimiento.

58. El Sr. CASTRO (México) plantea una cuestión de orden y dice que conviene atenerse al reglamento y pasar a la votación, que debe proporcionar al Grupo de los 77 la oportunidad de demostrar su unión. La votación debe realizarse párrafo por párrafo.

59. El Sr. DIXIT (India) dice que, en ese caso, procede votar sobre cada párrafo de cada artículo del convenio.

60. El PRESIDENTE hace observar que en principio convendría votar artículo por artículo, pero que si la mayoría prefiere que se vote párrafo por párrafo, accederá a su deseo.

61. El Sr. DIXIT (India) dice que, al haberse formulado dos propuestas, conviene preguntar a la delegación de Países Bajos si se adhiere a la del Presidente.

62. El Sr. CLETON (Países Bajos) declara que con arreglo al reglamento tiene derecho a proponer una moción de división de ciertos artículos. Propone, pues, que se proceda de esta manera con el artículo 1.

63. El PRESIDENTE señala que, con carácter excepcional y de conformidad con el artículo 37 del reglamento, el artículo 1 podría ser sometido a votación párrafo por párrafo.

64. El Sr. NSAPOU (Zaire) no aprueba este procedimiento, dado el elevado número de párrafos, y pide al Presidente que decida sobre esta cuestión.

65. El PRESIDENTE responde que someterá a votación la moción de división del representante de los países Bajos.

66. El Sr. QUARTEY (Ghana) plantea una cuestión de orden y pregunta si la moción de división de los Países Bajos afecta únicamente al artículo 1.

67. El PRESIDENTE responde afirmativamente. Somete seguidamente a votación la moción de división de los Países Bajos.

68. *Por 41 votos contra 15 y 10 abstenciones, queda rechazada la moción.*

69. El PRESIDENTE anuncia que va a someter a votación el artículo 1.

70. El Sr. QUARTEY (Ghana) plantea una cuestión de orden y dice que convendría escuchar al representante de la UNCTAD antes de votar sobre el párrafo 6 del artículo 1, a fin de evitar un posible conflicto entre el presente convenio y el que la UNCTAD ha comenzado a elaborar.

71. El PRESIDENTE indica que la Conferencia podrá volver a ocuparse del artículo 1 cuando examine las cláusulas finales.

72. El Sr. GORBANOV (Bulgaria) declara que el Pleno de la Conferencia debe sólo verificar si el texto elaborado por la Primera Comisión se ajusta a lo acordado, y que no es menester abrir nuevamente el debate.

73. El Sr. NDAWULA (Uganda) plantea una cuestión de orden y recuerda que conforme al reglamento, una vez que una cuestión ha sido sometida a votación, ningún representante puede hacer ya uso de la palabra.

74. El PRESIDENTE somete a votación el artículo 1.

75. *Por 61 votos contra ninguno y 9 abstenciones, queda aprobado el artículo 1.*

*Artículo 2*

76. El PRESIDENTE somete a votación el artículo 2.

77. *Por 69 votos contra ninguno, queda aprobado el artículo 2.*

*Artículo 3*

78. El PRESIDENTE somete a votación el artículo 3.

79. *Por 69 votos contra ninguno y 2 abstenciones, queda aprobado el artículo 3.*

*Artículo 4*

80. El PRESIDENTE somete a votación el artículo 4.

81. *Por 70 votos contra ninguno, queda aprobado el artículo 4.*

*Artículos 5 a 8*

82. El PRESIDENTE dice que los artículos 5 a 8 constituyen una solución de transacción aprobada tras largos debates. Habida cuenta del considerable trabajo que ha requerido, sugiere que estos cuatro artículos sean sometidos a votación conjuntamente.

83. El Sr. BYERS (Australia) recuerda la enmienda presentada el día anterior por Australia y Hungría (A/CONF.89/L.3), encaminada a agregar una frase al párrafo 8 del artículo 5. Este párrafo no forma parte de la transacción global (*package deal*) y debería ser sometido a votación separadamente.

84. El Sr. NSAPOU (Zaire) es partidario de una votación en conjunto, que permitiría evitar largas discusiones.

85. El Sr. KELLER (Liberia) señala que el párrafo explicativo incluido en el documento A/CONF.89/C.1/L.211 no figura en el texto que va a ser sometido a votación y pregunta si se añadirá en un anexo al convenio. De ser así, también se manifiesta partidario de una votación en conjunto.

86. El Sr. CASTRO (México) también es partidario de una votación en conjunto, salvo en lo que se refiere al párrafo 8 del artículo 5, que debería ser sometido a votación separadamente.

87. El Sr. LOW (Canadá) se inclina por una votación en conjunto, aun cuando este procedimiento no le permite a su delegación indicar las cláusulas que sostiene muy especialmente.

88. El PRESIDENTE señala a la atención de los participantes la enmienda presentada por Australia y Hungría (A/CONF.89/L.3).

89. El Sr. BYERS (Australia) dice que esta enmienda tiene por objeto precisar el concepto de pérdida, a fin de que cuando haya que aplicar este artículo, se sepa la forma en que lo interpretaba la Primera Comisión.

90. El Sr. NDAWULA (Uganda) aprueba enteramente la enmienda.

91. El Sr. KHOO (Singapur) estima que la enmienda es útil y completa acertadamente el artículo 5.

92. El Sr. SUCHORZEWSKI (Polonia) estima que esta enmienda introduce ambigüedades y disocia la transacción global. Comprende mal la razón de esa enmienda, puesto que el artículo 5, tal como está redactado, precisa ya suficientemente el concepto de pérdida.

93. El Sr. GANTEN (República Federal de Alemania) comparte el parecer de la delegación polaca y estima también que el párrafo 8 del artículo 5 está suficientemente claro en su forma actual.

94. El PRESIDENTE somete a votación la enmienda de Australia y Hungría, recordando que sólo puede ser aprobada si obtiene una mayoría de dos tercios.

95. *Hay 32 votos a favor, 19 en contra y 2 abstenciones. No habiendo obtenido la mayoría necesaria de dos tercios, no queda aprobada la enmienda.*

96. El PRESIDENTE, respondiendo a la pregunta de la delegación de Liberia sobre la manera de presentar las observaciones de la Primera Comisión, dice que, en su opinión, convendría hacerlas figurar en un documento separado anexo al acta final.

97. El Sr. MÜLLER (Suiza) estima que estas observaciones forman parte integrante de las cláusulas. Por su parte, no podría presentar al Parlamento suizo un texto separado del convenio para su ratificación. Pide, pues, que estas observaciones figuren en un anexo al convenio, y no en un documento anexo al acta final.

98. El Sr. CASTRO (México) estima que la cuestión debe quedar claramente zanjada. En su opinión, el párrafo explicativo de que se trata no debe figurar en el convenio.

99. El Sr. DIXIT (India) dice que ese texto no tiene cabida en el convenio, ni como anexo ni de ninguna otra forma, sino que debe figurar simplemente en las actas de las sesiones.

100. El Sr. CLETON (Países Bajos) dice que, cuando la cuestión fue examinada el día anterior, creyó comprender que todos los participantes estaban de acuerdo en hacer de este texto un anexo al convenio.

101. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) declara que durante los trabajos del grupo consultivo presidido por el Sr. Chafik se planteó el problema de la responsabilidad del porteador en relación con el deterioro físico de las mercancías o la pérdida por causa de retraso. Se expresó el parecer de que los términos del párrafo 1 del artículo 5, es decir, "El porteador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega . . . ", abarcaban el deterioro físico de las mercancías causado por retraso. Esta es también la opinión de la delegación de los Estados Unidos, que declaró que a su juicio las disposiciones del párrafo 1 del artículo 5, y sobre todo las del inciso *a*) del párrafo 1 del artículo 6, que fijan los límites de la responsabilidad del porteador en 2,5 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto y en 835 unidades de cuenta por bulto, regulaban de forma satisfactoria la cuestión del deterioro físico de las mercancías causado por retraso.

102. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) dice que su delegación se reserva el derecho de pedir que se someta a votación separadamente el párrafo 8 del artículo 5, que no forma parte de la transacción global.

103. El Sr. DIXIT (India) dice que su delegación desea una votación separada sobre el párrafo 8 del artículo 5.

104. El Sr. BURGUCHEV (URSS) pide que se sometan a votación separadamente los artículos 6 y 8.

*Se levanta la sesión a las 22.55 horas.*

---

# 7a. sesión plenaria

**Jueves 30 de marzo de 1978, a las 9.20 horas**

*Presidente*: Sr. R. HERBER (República Federal de Alemania).

A/CONF.89/SR.7

## TEMA 10 DEL PROGRAMA

**Adopción de un Convenio y otros instrumentos que se consideren pertinentes y del Acta Final de la Conferencia (*continuación*) (A/CONF.89/12 y Add.1 a 5, A/CONF.89/L.4, A/CONF.89/C.1/L.211)**

DISPOSICIONES DEL PROYECTO APROBADAS POR EL COMITÉ DE REDACCIÓN

*Artículos 5 a 8* (conclusión)

1. El PRESIDENTE recuerda que la Conferencia debe pronunciarse ahora sobre el lugar en que debe figurar el texto del consenso aprobado por la Primera Comisión respecto de la transacción global relativa a los artículos 5, 6 y 8 y que aparece consignado en el último párrafo del documento A/CONF.89/C.1/L.211: ese texto dice lo siguiente:

"Queda entendido que la responsabilidad del porteador en virtud del presente Convenio se basa en el principio de la presunción de culpa o negligencia. Esto significa que, por regla general, la carga de la prueba recae en el porteador, pero que, en ciertos casos, las disposiciones del Convenio modifican esa regla."

2. Algunas delegaciones han puesto como condición de su aceptación de la transacción global sobre los artículos 5, 6 y 8 que el texto del consenso al que acaba de dar lectura figure en el acta final de la Conferencia. Por consiguiente, el Presidente propone que la Conferencia decida en principio que el texto del consenso constituirá el anexo II del acta final y se insertará a continuación del texto del convenio, que constituirá el anexo I. La redacción del texto al que acaba de darse lectura podrá ser examinada ulteriormente al mismo tiempo que el texto del acta final.

3. El Sr. KELLER (Liberia) dice que su delegación, que planteó esta cuestión en la sesión anterior, aprueba la solución propuesta por el Presidente.

4. *Queda aprobada la propuesta del Presidente de que el texto del consenso sobre los artículos 5, 6 y 8 figure en el acta final como anexo II.*

5. El PRESIDENTE recuerda que en la sesión anterior se acordó proceder al examen del proyecto de convenio artículo por artículo, pero que los artículos 5 a 8 se

examinarían conjuntamente por haber sido objeto de una transacción global en la Primera Comisión (A/CONF. 89/C.1/L.211). Ahora bien, el artículo 5 contiene párrafos que no están comprendidos en esa transacción global y que han pedido que se sometan a votación separadamente, la URSS, en lo que concierne a los párrafos 6 y 8, y la India, en lo que se refiere al párrafo 8. Para atender a los deseos de las delagaciones que quieran explicar su voto sobre los párrafos del artículo 5 que no forman parte de la transacción global, el Presidente propone a la Conferencia que someta a votación separadamente los párrafos 6, 7 y 8 del artículo 5, antes de pasar a votar sobre los artículos 5, 6, 7, y 8 conjuntamente.

6. *Así queda acordado.*

*Párrafo 6 del artículo 5*

7. *Por 50 votos contra ninguno y 12 abstenciones, queda aprobado el párrafo 6 del artículo 5.*

8. El Sr. POPOV (Bulgaria), apoyado por el Sr. SARLIS (Grecia) y el Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas), dice que su delegación sigue pensando que debería evitarse el empleo de la palabra "razonables" en el párrafo 6, por tratarse en este caso de una cuestión de sentido moral y de humanidad.

9. El Sr. PTAK (Polonia) se adhiere a esta declaración.

*Párrafo 7 del artículo 5*

10. *Por 58 votos contra 1 y 4 abstenciones, queda aprobado el párrafo 7.*

11. El Sr. RAY (Argentina) dice que su delegación se ha abstenido en la votación por estimar que la redacción de este párrafo no es muy acertada.

12. El Sr. MÜLLER (Suiza) se ha abstenido por considerar inaceptable el final de la frase, que trata del importe de la pérdida, el daño o el retraso.

*Párrafo 8 del artículo 5*

13. El Sr. LAVIÑA (Filipinas), apoyado por el Sr. SMART (Sierra Leona), explica su voto antes del comienzo de la votación. En su opinión, el párrafo 8 afecta directamente al párrafo 1 del artículo 5, que forma parte de la transacción global, y modifica gravemente el sentido de dicho párrafo. Por ello, Filipinas votará en contra del párrafo 8.

14. *Hay 31 votos a favor, 21 en contra y 12 abstenciones. No habiendo obtenido la mayoría necesaria de dos tercios, queda rechazado el párrafo 8.*

15. La Sra. YUSOF (Malasia) dice que su delegación se ha abstenido en la votación sobre el párrafo 8 porque se adhiere a la transacción global relativa a los artículos 5 a 8 y, en su opinión, la inclusión del párrafo 8 habría creado una situación de incertidumbre.

16. El Sr. SANYAOLU (Nigeria) dice que su delegación ha votado contra el párrafo 8 porque, a su juicio, no se tienen en cuenta en su enunciado todos los elementos necesarios.

*Artículo 5, en su forma modificada por supresión del párrafo 8, y artículos 6, 7 y 8 considerados conjuntamente.*

17. *Por 57 votos contra ninguno y 10 abstenciones, quedan aprobados los artículos 5, en su forma modificada, 6, 7 y 8.*

18. El Sr. MARCIANOS (Grecia) dice que su delegación se ha abstenido en la votación porque el artículo sobre el fundamento de la responsabilidad no contiene una cláusula de exoneración de la responsabilidad del porteador por falta náutica, y porque en ninguna disposición se prevé la posibilidad de un acuerdo especial entre las partes en un contrato de transporte de animales vivos.

19. El Sr. POPOV (Bulgaria) dice que su delegación ha votado a favor de los artículos sobre la responsabilidad; señala, sin embargo, que la falta de cláusulas de exoneración de la responsabilidad por falta náutica es particularmente grave para los países que desean desarrollar su marina mercante.

20. El Sr. AMOROSO (Italia) dice que la delegación italiana ha votado a favor de los artículos 5 a 8, que constituyen la transacción global (*package deal*), a pesar de la falta de una cláusula de exoneración de la responsabilidad del porteador por falta náutica. Conforme a las instrucciones recibidas, la delegación italiana ha sostenido firmemente la inclusión de esa cláusula en el convenio, a fin de proteger los intereses tanto de los porteadores como de los cargadores, pues le inquietan las consecuencias económicas que podría tener el nuevo enunciado del artículo 5. Sin embargo, Italia ha decidido sumarse a la mayoría y apoyar la transacción sobre los puntos más importantes, ya que está siempre dispuesta a cooperar con todos los demás países, desarrollados o en desarrollo, para buscar soluciones en las que se tengan en cuenta los diferentes intereses en juego. Se reserva, no obstante, la posibilidad de examinar a fondo y con espíritu de comprensión la fórmula global que se ha adoptado, a fin de verificar su validez.

21. El Sr. PORTELA (Argentina) dice que su delegación se ha abstenido en la votación por las razones ya expuestas en la Primera Comisión, es decir, que el régimen de responsabilidades establecido en el párrafo 1 del artículo 5 no es satisfactorio.

22. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) dice que su delegación es partidaria de la transacción global elaborada en la Primera Comisión, pero lamenta que la cláusula de exoneración de la responsabilidad del porteador por falta náutica no figure en el artículo sobre el fundamento de la responsabilidad. Si este punto se hubiese sometido a votación separadamente, la delegación de la URSS se habría abstenido.

23. El Sr. BENTEIN (Bélgica) suscribe la declaración de la delegación italiana.

24. El Sr. VIGIL (Perú) declara, al explicar su voto, que la delegación del Perú defendió en la Primera Comisión la inclusión de la falta náutica como causa de exoneración de responsabilidad y que sigue pensando que la falta de tal cláusula tendrá consecuencias desfavorables para los países en desarrollo. Sin embargo, como esta posición no fue aprobada por las demás delegaciones, que en su casi totalidad se han puesto de acuerdo sobre una cuestión que

debe considerarse como una de las disposiciones esenciales del convenio, la delegación peruana ha decidido votar a favor de la transacción global, aunque estima que no se han tenido suficientemente en cuenta las posibles consecuencias de estas disposiciones.

*Artículo 9*

25. *Por 65 votos contra ninguno y 2 abstenciones, queda aprobado el artículo 9.*

*Artículo 10*

26. *Por 68 votos contra ninguno y 1 abstención, queda aprobado el artículo 10.*

*Artículo 11*

27. El Sr. MÜLLER (Suiza) hace saber que la delegación suiza votará a favor del artículo 11 si, como se explicó en la Primera Comisión, el "transporte directo" a que se refiere el artículo 11 es únicamente un transporte por mar.

28. El Sr. RAY (Argentina) recuerda que, durante los debates de la Primera Comisión, la delegación argentina manifestó la intención de presentar en sesión plenaria una enmienda al artículo 11.

29. El PRESIDENTE hace observar que se trataría de una enmienda verbal y que se ha decidido examinar únicamente las enmiendas presentadas por escrito.

30. El Sr. RAY (Argentina) renuncia a presentar la enmienda.

31. El PRESIDENTE somete a votación el artículo 11.

32. *Por 62 votos contra ninguno y 7 abstenciones, queda aprobado el artículo 11.*

33. El Sr. RAY (Argentina), haciendo uso de la palabra para una explicación de voto, manifiesta que la delegación argentina se ha abstenido en la votación sobre el artículo 11 porque en las disposiciones de ese artículo no se tienen en cuenta los derechos del consignatario en caso de emisión de un conocimiento de embarque directo.

34. El Sr. MARCIANOS (Grecia), haciendo uso de la palabra para una explicación de voto, declara que la delegación griega se ha abstenido en la votación sobre el artículo 11 porque teme que la inclusión en el párrafo 1 del adjetivo "determinada" tenga como efecto impedir la emisión de conocimientos de embarque directos.

35. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) señala que la última frase del párrafo 1 del artículo 11 no figura en la versión rusa de este artículo.

36. El PRESIDENTE dice que se modificará en consecuencia el texto ruso del artículo 11.

*Artículo 12*

37. *Por 68 votos contra ninguno y 1 abstención, queda aprobado el artículo 12.*

*Artículo 13*

38. *Por 70 votos contra ninguno, queda aprobado el artículo 13.*

39. El Sr. GONDRA (España) señala que en el párrafo 3 del artículo 13 del texto español debería mencionarse el párrafo 2 y no el párrafo 3.

40. El PRESIDENTE dice que este error será corregido.

*Artículo 14*

41. *Por 69 votos contra ninguno, queda aprobado el artículo 14.*

*Artículo 15*

42. El PRESIDENTE invita al representante de Mauricio, al del Reino Unido o al de la Unión Soviética a presentar la enmienda de que son coautores (A/CONF.89/L.4).

43. El Sr. KERRY (Reino Unido) recuerda que la Primera Comisión ya examinó una enmienda de Mauricio y otra de la URSS sobre la ampliación de los límites de responsabilidad, establecidos en el artículo 6, sobre la declaración que procede insertar en el conocimiento de embarque y sobre el valor jurídico de esta declaración. Esas enmiendas fueron rechazadas y el problema subsiste. Las Reglas de La Haya exigen que la ampliación de los límites de la responsabilidad se traduzca en un aumento del valor declarado y que la declaración se haga constar en el conocimiento de embarque. La enmienda presentada al Pleno de la Conferencia obligaría a declarar en el conocimiento de embarque los límites superiores de responsabilidad que se hubieran pactado de conformidad con el párrafo 4 del artículo 6. Así se resolvería el problema principal, que estriba en que el conocimiento de embarque es un documento negociable y que los terceros deberían ser informados de una cuestión importante que afecta a sus derechos. La validez de esta declaración deberá ser apreciada con arreglo a las normas jurídicas ordinarias.

44. El Sr. LEON MONTESINO (Cuba) y el Sr. CHRISTOF (Bulgaria) apoyan la enmienda presentada por el representante del Reino Unido en nombre de tres delegaciones.

45. El Sr. SUMULONG (Filipinas) no puede aprobar la enmienda presentada. En su opinión, no procede hacer constar en el conocimiento de embarque la ampliación de los límites de responsabilidad pactada por el porteador y el cargador.

46. El PRESIDENTE somete a votación la enmienda que figura en el documento A/CONF.89/L.4.

47. *Por 46 votos contra 2 y 15 abstenciones, queda aprobada la enmienda.*

48. El PRESIDENTE somete a votación el artículo 15 tal como ha quedado modificado por la enmienda presentada por Mauricio, el Reino Unido y la Unión Soviética.

49. *Por 67 votos contra ninguno y 3 abstenciones, queda aprobado el artículo 15, en su forma enmendada.*

*Artículo 16*

50. *Por 68 votos contra ninguno y 1 abstención, queda aprobada el artículo 16.*

*Artículo 17*

51. El Sr. MARCIANOS (Grecia) propone que el artículo 17 se someta a votación párrafo por párrafo.

52. El Sr. QUARTEY (Ghana) se opone a esta propuesta.

53. El PRESIDENTE somete a votación la propuesta de Grecia.

54. *Por 35 votos contra 25 y 7 abstenciones, queda rechazada la propuesta.*

55. El Sr. TANIKAWA (Japón) pide que se someta a votación separadamente el párrafo 3 del artículo 17.

56. El Sr. CASTRO (México) señala que se abstuvo en la votación sobre el artículo 16 por estimar que el texto de este artículo debería limitarse al párrafo 1. En cuanto a la propuesta del Japón sobre el párrafo 3 del artículo 17, la considera inaceptable, porque existe una relación entre el párrafo 3 y el párrafo 4 y el eventual rechazo del primero afectaría al segundo.

57. El PRESIDENTE somete a votación la propuesta japonesa.

58. *Por 43 votos contra 11 y 8 abstenciones, queda rechazada la propuesta.*

59. El PRESIDENTE somete a votación el artículo 17.

60. *Por 57 votos contra 4 y 10 abstenciones, queda aprobado el artículo 17.*

61. El Sr. MARCIANOS (Grecia) señala a la atención de los participantes una posible consecuencia del artículo 17 tal como ha sido aprobado: efectivamente, en caso de que el cargador y el porteador se pusieran de acuerdo para incluir datos falsos en el conocimiento de embarque con intención de perjudicar al consignatario, el cargador estaría protegido contra el porteador, lo que es injusto, pues la mayoría de las veces es el cargador el que toma la iniciativa de las maniobras fraudulentas.

62. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) indica que ha votado en contra del artículo 17 por considerar que los párrafos 3 y 4 permiten maniobras fraudulentas contra el consignatario.

63. El Sr. TANIKAWA (Japón) indica que ha votado en contra del artículo 17 por las mismas razones que los representantes de Grecia y los Estados Unidos de América.

*Artículo 18*

64. *Por 65 votos contra 2 y 2 abstenciones, queda aprobado el artículo 18.*

*Artículo 19*

65. El Sr. MORENO PARTIDAS (Venezuela) hace observar que se ve obligado a intervenir con respecto al párrafo 7 del artículo 19 por estimar que esta disposición es jurídicamente inadmisible, como ya señaló el representante de Suiza en la 32a. sesión de la Primera Comisión. Efectivamente, según el párrafo 7, el porteador que se considere perjudicado por una carga que haya causado daños al buque o a otras mercancías, está obligado a dar aviso al cargador, dentro de un plazo de 90 días, antes de poder acudir a los tribunales. Además, en la segunda parte de está disposición, el Grupo de Trabajo que redactó este párrafo parece haber querido sancionar al porteador al establecer una presunción *juris tantum*.

66. No alcanza a discernir cuál será el efecto jurídico de esta disposición. Cuando el porteador da aviso al cargador de su intención de ejercitar una acción contra él, le incumbe la carga de la prueba. Si no da aviso, también tendrá que probar, en virtud de la presunción *juris tantum*, que ha resultado perjudicado, de forma que el aviso no surte ningún efecto jurídico. La delegación de Venezuela considera que la redacción de este párrafo es defectuosa, porque no hay ninguna diferencia entre las dos partes de esta disposición. Propone, por lo tanto, que se suprima o, si la Conferencia estima preferible esta solución, que se someta a votación separadamente.

67. El Sr. CASTRO (México) apoya la propuesta de Venezuela de suprimir el párrafo 7, porque su redacción se presta a confusión e invierte el principio de la culpa presunta del porteador respecto del cargador o del consignatario, que se afirma en todo el texto del convenio, lo que beneficiaría esencialmente a los armadores.

68. El Sr. NIANG (Senegal) observa que en el párrafo 1 convendría precisar, por razones de orden práctico, que el término "día" designa un día laborable. En cuanto a la propuesta de Venezuela, manifiesta que su delegación ha votado a favor del principio enunciado en el párrafo 7 y a favor del texto sometido a la Conferencia, y que continuará sosteniendo ese texto por estimar que ha sido concebido en provecho de los cargadores.

69. El Sr. MASSUD (Pakistán), apoyado por el Sr. DIXIT (India), pone de relieve que el equilibrio del artículo 19 reside en el párrafo 7, cuyo principio ha sido examinado en dos ocasiones por la Primera Comisión. En virtud de este principio, si el consignatario no da al porteador aviso de daños, el hecho de que las mercancías hayan sido puestas en su poder establece la presunción, salvo prueba en contrario, de que no han sufrido daño alguno. De la misma manera, si el porteador no da al cargador aviso de daño, existe la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador no ha resultado perjudicado. A juicio del orador, la Conferencia, si aceptase someter a votación separadamente el párrafo 7 y suprimiese esta disposición, debería rechazar seguidamente los párrafos restantes del artículo 19, puesto que el párrafo 7 forma parte integrante de este artículo, que establece un equilibrio entre las obligaciones de los cargadores y las de los porteadores.

70. El Sr. QUARTEY (Ghana) apoya la propuesta del representante del Senegal, encaminada a introducir el concepto de día laborable en el párrafo 1 del artículo 19 que, tal como ahora está redactado, podría suscitar algunas dificultades en la práctica. Si no se incluye esta precisión, habrá que dejar al arbitrio de los tribunales nacionales la decisión sobre este punto.

71. El Sr. MÜLLER (Suiza) declara que si la Conferencia sigue los consejos del representante del Pakistán, podría ocurrir que el artículo 19 fuese rechazado en su totalidad. Por esta razón, propone que este artículo se someta a votación párrafo por párrafo, para no crear una laguna en el Convenio ni dejar la decisión al arbitrio de la ley nacional.

72. El Sr. CASTRO (México) indica que, con excepción del párrafo 7, su delegación puede aceptar las demás disposiciones del artículo 19; se declara partidario de una votación sobre la totalidad del artículo, una vez se haya votado separadamente sobre el párrafo 7, y se opone a la propuesta suiza. Por lo demás, señala a la atención de la Conferencia la propuesta del Senegal de que se aclare que por "día" se entiende un día laborable.

73. El Sr. QUARTEY (Ghana) no puede aceptar que se trate de presentar enmiendas verbales so pretexto de un debate de procedimiento, más aún habiéndose decidido votar sobre el texto del proyecto artículo por artículo. Por esta razón, preferiría que la Conferencia sometiese a votación el artículo 19 en su totalidad.

*Se levanta la sesión a las 12 horas.*

---

# 8a. sesión plenaria

**Jueves 30 de marzo de 1978, a las 14.15 horas**

*Presidente*: Sr. R. HERBER (República Federal de Alemania).

A/CONF.89/SR.8

## TEMA 9 DEL PROGRAMA

**Examen de la cuestión del transporte marítimo de mercancías, de conformidad con la resolución 31/100 de la Asamblea General, de 15 de diciembre de 1976 (*conclusión*)* (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6 y Add.1 y 2, A/CONF.89/7 y Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/L.8)**

PROYECTO DE PREÁMBULO PRESENTADO POR EL SECRETARIO GENERAL

1. El Sr. VIS (Secretario Ejecutivo de la Conferencia) somete a la consideración de la Conferencia el proyecto de preámbulo presentado por el Secretario General en el documento A/CONF.89/L.8.

2. En respuesta a una pregunta del Sr. KHOO (Singapur), explica que el empleo en el texto inglés de la palabra "*thereto*" es conforme a la práctica seguida en instrumentos internacionales anteriores, como, por ejemplo, el Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, de 1974.

## TEMA 10 DEL PROGRAMA

**Adopción de un Convenio y otros instrumentos que se consideren pertinentes y del Acta Final de la Conferencia (*continuación*) (A/CONF.89/12 y Add.1 a 6, A/CONF.89/L.4, L.7)**

DISPOSICIONES DEL PROYECTO APROBADAS POR EL COMITÉ DE REDACCIÓN

*Artículo 19* (conclusión)

3. El Sr. VIS (Secretario Ejecutivo de la Conferencia) recuerda que en la sesión anterior la delegación del Senegal observó que convendría precisar en el párrafo 1 del artículo que el término "día" designaba un día laborable. Se ha sugerido que se introduzca la modificación correspondiente en el texto inglés agregando la palabra "*working*" antes de las palabras "*day after*"; sin embargo, quizás la expresión "*business day*", frecuentemente utilizada en los textos de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI), debería ser la traducción inglesa de la enmienda propuesta.

4. Tras un debate en el que intervienen el Sr. CLETON (Países Bajos), el Sr. KERRY (Reino Unido), el Sr. SMART (Sierra Leona), el Sr. MOORE (Estados Unidos de América), el Sr. WISWALL (Liberia), el Sr. POPOV (Bulgaria), el Sr. KHOO (Singapur), el Sr. NDAWULA (Uganda), el Sr. MASSUD (Pakistán) y el Sr. CASTRO (México), el PRESIDENTE, habiendo procedido a votación ordinaria, señala que hay una clara mayoría en favor de que se utilice la expresión "*working day*" en la versión inglesa de la enmienda propuesta.

5. *Queda aprobada la enmienda.*

6. El PRESIDENTE señala que se han sometido a la Conferencia dos mociones de procedimiento: una de la delegación de Venezuela, que pide una votación separada sobre el párrafo 7 del artículo 19, a la que seguiría una votación sobre la totalidad del artículo 19, y otra de la delegación de Suiza, que pide una votación separada sobre cada párrafo del artículo 19. Invita a la Conferencia a votar, en primer lugar, sobre la moción de Suiza.

7. *Por 43 votos contra 17 y 11 abstenciones, queda rechazada la moción.*

8. El PRESIDENTE invita a la Conferencia a votar sobre la moción de Venezuela.

9. *Por 26 votos contra 26 y 17 abstenciones, queda rechazada la moción.*

10. *Por 49 votos contra 1 y 16 abstenciones, queda aprobado el artículo 19 en su totalidad, con la modificación introducida a propuesta de la delegación del Senegal.*

*Artículo 20*

11. *Queda aprobado el artículo 20.*

*Artículo 21*

12. El Sr. LEON MONTESINO (Cuba) dice que las palabras "*of the same ownership*", en la versión inglesa del

---

* Reanudación de los trabajos de la 4a. sesión.

inciso *a*) del párrafo 2 del artículo 21, se han traducido por las palabras "del mismo armador" en el texto español. A varias delegaciones de lengua española no les satisfacía esa traducción, por estimar que el equivalente correcto de "*ownership*" es "propiedad".

13. En todo caso, consideraban que el significado y la intención del texto examinado se expresarían más claramente si se sustituyeran las palabras "mismo armador" por la palabra "demandado". Sin embargo, esas delegaciones no insistieron en que el Comité de Redacción introdujese esa modificación, pues en ese Comité la opinión mayoritaria era que no se trataba de una cuestión de fondo.

14. El Sr. VIS (Secretario Ejecutivo de la Conferencia) dice que el término "*ownership*" aparece en el texto original de la CNUDMI (A/CONF.89/5) y no ha sido modificado por el Comité de Redacción. Se ha considerado siempre que el significado de la palabra inglesa "*ownership*" es correcto en el contexto de que se trata.

15. El Sr. RAY (Argentina) se pregunta si a la delegación de Francia le satisface el término "*armement*", que figura en el texto francés; en tal caso, puede aceptarse el término "armador" en el texto español.

16. El Sr. CARRAUD (Francia) dice que si bien la palabra "*propriété*" es quizá una traducción más feliz de "*ownership*", su delegación no tiene inconveniente en aceptar el término "*armement*" en el texto que se examina.

17. El Sr. CASTRO (México) dice que el problema, a juicio de su delegación, estriba en que una persona que técnicamente es el armador en un momento determinado puede no ser el verdadero propietario del buque de que se trate. Si las otras delegaciones de lengua española tropiezan con la misma dificultad, apoyará la propuesta del representante de Cuba encaminada a sustituir las palabras "mismo armador" por la palabra "demandado".

18. El Sr. MÜLLER (Suiza) opina, en lo que respecta al texto francés, que por la palabra "*propriétaire*" se entenderá inequívocamente el propietario, mientras que el significado del término "*armement*" es menos claro. La intención de la Primera Comisión era sin duda referirse al propietario efectivo y no al usuario temporal del buque; propone, pues, que en el texto francés se utilice la palabra "*propriétaire*".

19. El Sr. KALPIN (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) dice que el problema mencionada con respecto al texto español se presenta también en el texto ruso. En la versión rusa del proyecto de convenio, el concepto de "*owner*" ha sido traducido indistintamente por "*sobstvennik*" y "*vladelets*"; en aras de la coherencia se debería utilizar una u otra palabra en todo el texto. En relación con ese texto, su delegación había sugerido en el Comité de Redacción que se emplease el término "demandado". Esta propuesta fue rechazada, pero, como la cuestión se ha vuelto a plantear en sesión plenaria, su delegación desea reiterarla.

20. El PRESIDENTE dice que la sustitución del término "armador" ("*ownership*") por el de "demandado" ("*defendant*"), como proponen los representantes de Cuba y de la Unión Soviética, es una enmienda de fondo. Por consiguiente, sugiere que se mantenga el término "*ownership*" en el texto inglés, ya que expresa el concepto esencial de que se trata, y que se utilice un equivalente más fiel en las versiones en los otros idiomas.

21. El Sr. GUEIROS (Brasil) dice que el término "demandado" sería más adecuado, ya que abarcaría el supuesto de las pólizas de fletamento y el del porteador efectivo que se convierte en "*owner pro tempore*" del buque que efectúa el transporte.

22. El Sr. NIANG (Senegal) estima que el término "*armement*" que figura en la versión francesa expresa satisfactoriamente el concepto de "*ownership*". Su sustitución por el término "*propriétaire*" no constituiría ninguna mejora.

23. El Sr. SELVIG (Noruega) señala que el término "*owner*" se utilizó para expresar el mismo concepto en el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, de 1969[1], del que sin duda existen traducciones autenticadas en los otros idiomas. En el texto francés, se empleó el término "*propriétaire*". Lo indispensable es mantener el concepto de propiedad, ya que la materia objeto del apartado son los bienes y el embargo de bienes. A menos que se mantenga el término "*ownership*", no será posible embargar un buque que no es explotado por el propietario.

24. El Sr. FILIPOVIĆ (Yugoslavia) dice que es demasiado tarde para plantear de nuevo la cuestión de terminología, que puede resolverse por remisión al texto inglés, si bien conviene en que hay que distinguir el propietario de un buque de la persona o personas que se dedican a su explotación. La traducción de "*ownership*" en el texto francés se aproxima más en su propia idioma al concepto de persona dedicada a la explotación de un buque.

25. El Sr. SUCHORZEWSKI (Polonia) conviene con el representante del Brasil en que sería más apropiado utilizar el término "demandado".

26. El Sr. WAITITU (Kenya) dice que su delegación está plenamente de acuerdo con el representante de Noruega en que el concepto que hay que poner de relieve es el de propiedad. Por eso se opone a que se emplee el término "demandado".

27. El Sr. HONNOLD (Estados Unidos de América) dice que el problema no estriba en el concepto de la propiedad del buque que efectúe el transporte, que debe necesariamente mantenerse en el texto, sino en la cuestión de determinar qué otros bienes pertenecen en realidad al demandado y, por lo tanto, están sujetos a embargo. En consecuencia, su delegación está de acuerdo con la sugerencia hecha por el representante del Brasil y por los oradores que le han precedido de que se utilice el término "*defendant*" ("demandado") más bien que el de "*owner-*

[1] Véase Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, *Official Records of the International Legal Conference on Marine Pollution Damage, 1969*, pág. 173.

*ship*", dado que el empleo de ese término sería claro, lógico y coherente con el inciso *a*) del párrafo 1.

28. El Sr. GONDRA (España) dice que el debate ha puesto de manifiesto que se trata de una cuestión de fondo más bien que de semántica. La raíz del problema está en el concepto de "*ownership*". No está de acuerdo con los oradores que han alegado que el término inglés es perfectamente claro y que su traducción no presenta ninguna dificultad, porque en derecho marítimo puede utilizarse en el sentido de "*owner pro tempore*", que es un fletador más bien que un propietario en el sentido que se da a este término en español. Está también el propietario inscrito en el Registro, al que posiblemente se refiere el texto. En el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, mencionado por el representante de Noruega, se define el término "propietario" ("*owner*") como la persona o personas matriculadas como dueñas del barco, lo que puede interpretarse de diversas maneras y, por lo tanto, no arroja ninguna luz sobre el problema de definición que está examinando la Conferencia. Así pues, la mejor solución quizás fuera aprobar la sugerencia hecha por varias delegaciones de que se sustituya el término "*ownership*" por el de "*defendant*" ("demandado").

29. El Sr. QUARTEY (Ghana) dice que el texto del inciso *a*) del párrafo 2 necesita ser aclarado, porque los motivos para ejercitar una acción en relación con el embargo del buque que efectúe el transporte podrían no ser aplicables en el caso de una acción contra otro buque del mismo propietario.

30. El Sr. LEON MONTESINO (Cuba) dice que podría resolverse el problema si se utilizase en el texto español la expresión "otro buque del mismo demandado".

31. El Sr. WISWALL (Liberia) dice que, a juicio de su delegación, el problema que tiene planteado la Conferencia dimana en parte de la disposición según la cual la acción "podrá ejercitarse" en el puerto o lugar en el que el buque de que se trate "haya sido embargado". En algunas jurisdicciones es posible iniciar una acción *in rem* antes del embargo del buque, pero no tiene conocimiento de que exista ninguna jurisdicción en la que pueda iniciarse una acción después de que el buque haya sido embargado. El enunciado de esta disposición es paradójico y difícil de interpretar para un tribunal. A reserva de esta observación, su delegación está no obstante dispuesta a apoyar la sustitución del término "*ownership*" por el término "*defendant*" ("demandado").

32. El PRESIDENTE invita a la Conferencia a votar sobre la propuesta encaminada a sustituir en el inciso *a*) del párrafo 2 el término "*ownership*" por el término "*defendant*" ("demandado"). Señala a la atención de la Conferencia que se trata de una enmienda de fondo y que, por lo tanto, es necesaria una mayoría de dos tercios para su aprobación.

33. *Hay 34 votos a favor, 19 en contra y 13 abstenciones. No habiendo obtenido la mayoría necesaria de dos tercios, queda rechazada la propuesta.*

34. El PRESIDENTE dice que, en consecuencia, se mantiene el término "*ownership*", y sugiere que se utilice el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos como base para encontrar equivalentes de ese término en los otros idiomas.

35. El Sr. CHAFIK (Egipto) dice que la versión árabe no plantea ningún problema, dado que el concepto de "*ownership*" se puede expresar claramente en ese idioma.

36. El Sr. CASTRO (México) sugiere que se utilice en español la expresión "otro buque del mismo propietario".

37. El Sr. KACIĆ (Yugoslavia) estima que quizás puedan conciliarse los conceptos de "*ownership*" y "*defendant*" utilizando la expresión "*or any other vessel under the ownership of the same defendant*" ("o cualquier otro buque propiedad del mismo demandado"), ya que el texto actual es poco elegante y de dudosa utilidad.

38. El PRESIDENTE deplora que no pueda aceptarse ninguna otra enmienda, dada la decisión de mantener el término "*ownership*". Entenderá que, si no hay objeciones, las delegaciones de lengua española convienen en aceptar la propuesta del representante de México.

39. *Así queda acordado.*

40. El Sr. CARRAUD (Francia) dice que su delegación no está convencida de que sea necesario cambiar el término "*armement*" en la versión francesa, ya que el término "*ownership*", tal como se emplea en derecho marítimo, no tiene el mismo sentido estricto que en el *common law* inglés. Además, esta cuestión fue analizada detenidamente en la CNUDMI y no había suscitado ningún problema hasta ahora.

41. El Sr. BENTEIN (Bélgica) dice que su delegación considera satisfactorio el término "*armement*". Señala que, en la misma frase, la fórmula "*may have been arrested*" se ha traducido al francés por "*a été saisi*". Quizás convenga, pues, sustituir las palabras "*may have*" por "*has*".

42. El Sr. CLETON (Países Bajos) dice que, a su juicio, el término "*armement*" no tiene estrictamente el mismo sentido que los de "*propriétaire*" y "*owner*". Además, "*propriétaire*", y no "*armateur*", es el término empleado en el Convenio internacional relativo al embargo preventivo de buques destinados a la navegación marítima[2], de 1952. Cualquier discrepancia entre los textos del Convenio en los distintos idiomas sería totalmente inaceptable para su delegación, pues ello plantearía inevitablemente considerables dificultades a los tribunales de su país cuando tuvieran que aplicar las disposiciones del Convenio.

43. El Sr. RAY (Argentina) dice que no se trata simplemente de una cuestión semántica, ya que la palabra "*armement*" recoge un concepto diametralmente distinto del que designa el término "*ownership*". Considera indudable que la traducción correcta de dicho término, en este contexto, es "*propriétaire*" en francés y "propietario" en español.

[2] Véase Naciones Unidas, *Registro de textos de convenciones y otros instrumentos relativos al derecho mercantil internacional*, vol. II (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.73.V.3), pág.161).

44. El Sr. SARLIS (Grecia) dice que su delegación considera esencial evitar toda discrepancia entre los textos del Convenio en los distintos idiomas, en particular habida cuenta de su aplicación en la práctica y del hecho de que probablemente habrá de ser traducido a otros idiomas. Quizás convenga suspender la sesión a fin de poder celebrar consultas oficiosas sobre este asunto.

45. El Sr. CARRAUD (Francia) está totalmente de acuerdo sobre la necesidad de que haya concordancia entre los distintos idiomas. Si ha indicado una preferencia por el término "*armement*", ha sido simplemente por estimar que traduce de modo más exacto el sentido del término "*ownership*".

46. El PRESIDENTE dice que se suspenderá la sesión para que las delegaciones de Francia, Grecia, Noruega, los Países Bajos y Suiza puedan celebrar consultas a fin de llegar a una posición común sobre esta cuestión.

47. *Así queda acordado.*

48. *Se suspende la sesión a las 15.45 horas y se reanuda a las 16.15 horas.*

49. El Sr. CARRAUD (Francia) entiende, a la luz de las consultas celebradas, que el término "*ownership*" no se refiere a la utilización de un buque, sino únicamente a su propiedad. Habida cuenta asimismo de la terminología empleada en otros convenios marítimos, no tiene nada que objetar a que "*ownership*" se traduzca en francés por "*propriété*".

50. El PRESIDENTE sugiere que, en el texto español, se sustituya el término "armador" por "propietario".

51. *Así queda acordado.*

52. El Sr. TANIKAWA (Japón) propone que el párrafo 2 del artículo 21 se someta a votación separadamente.

53. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) dice que el artículo 21, que ha sido objeto de detenido estudio en el Grupo de Trabajo de la CNUDMI y en la Primera Comisión de la Conferencia, es el resultado de una serie de transacciones. El párrafo 2 está destinado a responder a la preocupación de algunos países, incluido el suyo propio, para los que el procedimiento *in rem* es absolutamente vital en la situación económica en que se encuentran. Su finalidad no es imponer a ningún otro Estado un nuevo procedimiento. Opina, pues, que no se debe considerar por separado el párrafo 2 y que procede votar sobre la totalidad del artículo.

54. El PRESIDENTE toma nota de que la propuesta del Japón no ha obtenido apoyo y entiende que queda rechazada. Por consiguiente, someterá a votación el artículo 21 en su totalidad.

55. El Sr. POPOV (Bulgaria), haciendo uso de la palabra para explicar su voto antes de la votación, dice que su delegación se abstendrá de votar sobre el artículo 21, por considerar que la multiplicidad de jurisdicciones previstas en dicho artículo tendería a frustrar más bien que a promover el establecimiento de un orden jurídico internacional apropiado y justo.

56. El Sr. SUCHORZEWSKI (Polonia) se adhiere a las observaciones del representante de Bulgaria.

57. El Sr. AMOROSO (Italia) declara que su delegación también se abstendrá en la votación, por estimar que las disposiciones del inciso *a*) del párrafo 2 están en contradicción con las del Convenio internacional relativo al embargo preventivo de buques destinados a la navegación marítima, de 1952, que su país ha ratificado.

58. El Sr. TANIKAWA (Japón) dice que su delegación votará en contra del artículo, puesto que, como ya explicó en la Primera Comisión, las disposiciones del párrafo 2 del artículo 21 harían muy difícil para su Gobierno la ratificación del Convenio.

59. El Sr. MARCIANOS (Grecia) declara que su delegación votará en contra de los artículos 21 y 22, pues considera que esos artículos no permitirán que las partes opten de antemano y de común acuerdo por una jurisdicción exclusiva. Esta posibilidad a menudo redunda en beneficio de las partes interesadas, ya que permite resolver rápidamente las controversias en uno de los centros comerciales mundiales en los que se tiene fácil acceso a servicios jurídicos y de otra índole.

60. *Por 50 votos contra 4 y 16 abstenciones, queda aprobado el artículo 21.*

*Artículo 22*

61. *Por 57 votos contra 2 y 12 abstenciones, queda aprobado el artículo 22.*

*Artículo 23.*

62. *Por 65 votos contra ninguno y 5 abstenciones, queda aprobado el artículo 23.*

*Artículo 24.*

63. *Por 64 votos contra ninguno y 8 abstenciones, queda aprobado el artículo 24.*

*Artículo 25.*

64. *Por 70 votos contra ninguno y 2 abstenciones, queda aprobado el artículo 25.*

65. El Sr. MÜLLER (Suiza) explica su voto y dice que se ha abstenido en la votación porque no ha tenido tiempo suficiente para verificar, mediante consulta a las autoridades competentes de su país, si el párrafo 2 del artículo 25 es compatible con tratados existentes en los que Suiza es parte.

66. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) dice que la Conferencia podría examinar si no sería más conveniente incluir la disposición única del artículo 32 (Relación con otros convenios de transporte) como párrafo separado en el artículo 25.

67. El PRESIDENTE sugiere que, como la Conferencia ya ha adoptado el artículo 25, lo procedente sería ocuparse de ese punto al abordar el examen del artículo 32.

68. *Así queda acordado.*

*Artículo 26*

69. El Sr. MARCIANOS (Grecia) se refiere a la segunda frase del párrafo 1 y dice que, a su juicio, las palabras "en la fecha del fallo" remiten a la fecha de publicación del fallo. Si su interpretación es correcta, cabe que, en algunos países, los tribunales tropiecen con dificultades para determinar el valor de su moneda nacional en la fecha del fallo, ya que, si bien el Fondo

Monetario Internacional (FMI) publica diariamente el valor de 32 monedas nacionales, la diferencia de hora entre Washington y ciertos países, como el suyo, es considerable. Una solución podría ser considerar que la fecha del fallo no es la fecha de su publicación, sino la fecha de celebración de la última vista. Esa interpretación quizás podría hacerse constar en el acta resumida para que sirva de guía al buscarse el sentido de esta disposición.

70. El Sr. NILSSON (Suecia) dice que su delegación interpreta las palabras "en la fecha del fallo" en el sentido de que el tribunal debe utilizar el último cálculo del FMI disponible en el lugar del fallo el día en que éste se haya dictado. Ello significa que, a causa de la diferencia de hora, en algunos lugares del mundo el cálculo utilizado será el que el FMI haya efectuado el día anterior.

71. El PRESIDENTE sugiere que, para tener en cuenta este punto, bastará que consten en el acta resumida las declaraciones de los representantes de Grecia y de Suecia.

72. *Así queda acordado.*

73. *Por 69 votos contra ninguno y 2 abstenciones, queda aprobado el artículo 26.*

*Artículos 27 a 29*

74. *Por 72 votos contra ninguno y 2 abstenciones, quedan aprobados los artículos 27, 28 y 29.*

75. El Sr. MARCIANOS (Grecia) explica su voto y dice que su delegación ha votado a favor de los artículos 27, 28 y 29 porque se han sometido a votación conjuntamente. Si el artículo 29 se hubiera sometido a votación separadamente, su delegación habría votado en contra, por considerar que los países deberían tener la posibilidad de hacer reservas al convenio en lo que se refiere a cuestiones secundarias, y que este artículo, tal como ha sido adoptado, puede hacer difícil para algunos países la ratificación del convenio.

76. El Sr. KELLER (Liberia) dice que la posición de su delegación en esta votación es la misma que la de Grecia.

*Artículo 30*

77. El Sr. CLETON (Países Bajos) señala que en el párrafo 2 del artículo se utiliza la expresión "Parte Contratante" y en el párrafo 3 la de "Estado Contratante". Según el artículo 2 de la Convención de Viena sobre el derecho de los tratados[3], se entiende por "Estado contratante" un Estado que ha consentido en obligarse por el tratado, haya o no entrado en vigor el tratado, mientras que por "parte" se entiende un Estado que ha consentido en obligarse por el tratado y con respecto al cual el tratado está en vigor. Estima que debe emplearse la expresión "Estado Contratante" en el párrafo 2 y la de "Parte Contratante" en el párrafo 3.

78. El PRESIDENTE sugiere que, por razones de coherencia, tal vez sería mejor utilizar la expresión "Estado Contratante" en todo el texto del Convenio.

79. El Sr. CLETON (Países Bajos) dice que ello podría afectar la interpretación del artículo 33, por ejemplo.

80. El Sr. WISWALL (Liberia) dice que la finalidad de la Convención de Viena sobre el derecho de los tratados era establecer una terminología uniforme en materia de tratados. Apoya la opinión del representante de los Países Bajos de que el presente convenio debería ajustarse al modelo de Viena.

81. El Sr. DIXIT (India) dice que, por lo que respecta al presente convenio, no hay en realidad ninguna diferencia de fondo entre un Estado Contratante y una Parte Contratante.

82. El Sr. BYERS (Australia) señala que el convenio no incluye una definición de la expresión "Parte Contratante", que se utiliza en general en el texto.

83. El Sr. GANTEN (República Federal de Alemania) conviene con el representante de la India en que quizás no haya una gran diferencia de fondo entre ambas expresiones, tal como se emplean en el texto. Con todo, estima que la terminología empleada en el presente Convenio debería ponerse en consonancia con las recomendaciones de la Convención de Viena. Está de acuerdo en que la expresión que procede utilizar en el párrafo 2 es la de "Estado Contratante".

84. El Sr. CASTRO (México) dice que sería lógico que las expresiones empleadas en los párrafos 2 y 3 fueran las mismas.

85. El PRESIDENTE sugiere que en el párrafo 2 del artículo 30 se sustituya la expresión "Parte Contratante" por "Estado Contratante".

86. *Así queda acordado.*

87. *Por 65 votos contra 1 y 4 abstenciones, queda aprobado el artículo 30 con la modificación introducida.*

*Artículo 31*

88. El PRESIDENTE señala a la atención de la Conferencia el nuevo párrafo propuesto por Australia, Brasil, Bulgaria, Francia e Italia en el documento A/CONF.89/L.7 para ser añadido al artículo 31.

89. El Sr. CARRAUD (Francia) manifiesta que a los autores de la propuesta, así como a otras delegaciones, les preocupa el grave problema que probablemente surgirá al aplicar un convenio que requiere la denuncia automática del Convenio de Bruselas de 1924 y del Protocolo de 1968. Ese requisito carece de precedentes y puede crear, entre un Estado que no haya ratificado el Convenio de 1978 y un Estado que sí lo haya hecho, una grave incertidumbre en lo que concierne a materias tales como determinación de la ley aplicable y del tribunal competente. Se ha aducido que los sistemas de *common law* tienen soluciones para estos problemas, pero no ayuda a los países cuyo derecho escrito se inspira en la tradición romanista. Es probable que la obligación de denunciar llegue a constituir un grave impedimento para la ratificación por parte de esos Estados, lo que limitaría considerablemente la efectividad del convenio. La enmienda no perpetuaría una situación de vigencia simultánea de dos convenios, ya que se limita a prever un periodo de transición de cinco años. Espera fervientemente que la enmienda sea bien acogida por la Conferencia, pues todo el futuro del convenio puede depender de su aceptación.

[3] Véase *Documentos Oficiales de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el derecho de los tratados, Documentos de la Conferencia* (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.70.V.5), documento A/CONF.39/27, pág. 311.

90. El Sr. CLETON (Países Bajos), el Sr. HONNOLD (Estados Unidos de América), el Sr. BYERS (Australia), el Sr. DIXIT (India), el Sr. NDAWULA (Uganda) y el Sr. SMART (Sierra Leona) hacen observaciones acerca del significado del texto inglés de la enmienda propuesta.

91. El Sr. QUARTEY (Ghana) declara que, si bien está de acuerdo con los motivos que inspiran la propuesta, el texto inglés se ha redactado de tal modo que desvirtúa la finalidad del documento. Pide encarecidamente que se redacte de nuevo para expresar con claridad su sentido.

92. El PRESIDENTE sugiere que los autores de la propuesta que figura en el documento A/CONF.89/L.7 celebren consultas con otras delegaciones interesadas a fin de preparar un texto revisado que se examinará en la próxima sesión.

93. *Así queda acordado.*

*Se levanta la sesión a las 17.35 horas.*

# 9a. sesión plenaria

**Jueves 30 de marzo de 1978, a las 19.55 horas**

*Presidente*: Sr. R. HERBER (República Federal de Alemania)

A/CONF.89/SR.9

## TEMA 10 DEL PROGRAMA

**Adopción de un Convenio y otros instrumentos que se consideren pertinentes y del Acta Final de la Conferencia (*conclusión*) (A/CONF.89/10, A/CONF.89/11, A/CONF.89/12 y Add.1, A/CONF.89/12/L.1, CONF.89/C.1/L.121, A/CONF.89/L.4, L.6, L.7, L.9)**

DISPOSICIONES DEL PROYECTO APROBADAS POR EL COMITÉ DE REDACCIÓN

*Artículo 32*

1. El PRESIDENTE invita a la Conferencia a examinar la propuesta de la República Federal de Alemania y Australia de que se añada un nuevo párrafo al artículo 32 (A/CONF.89/L.9).

2. El Sr. GANTEN (República Federal de Alemania) dice que el nuevo párrafo que su delegación y la delegación australiana proponen que se añada al artículo 32 tiende a llenar una laguna, ya que versa sobre el problema que plantea la relación entre el presente convenio y un eventual convenio internacional relativo a los contratos de transporte multimodal de mercancías celebrado bajo los auspicios de las Naciones Unidas. Recuerda que la Segunda Comisión y el Pleno de la Conferencia examinaron ese problema en relación con el párrafo 6 del artículo 1. El representante de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) mencionó, a este respecto, la nota que figura en el documento A/CONF.89/C.1/L.121, en la que el Grupo de Trabajo *ad hoc* señalaba la conveniencia de incluir en las cláusulas finales del convenio una disposición por la que se regulase la relación entre el presente convenio y los convenios sobre el transporte multimodal. Se trata, en efecto, de saber cuál será la norma aplicable al transporte marítimo de mercancías cuando ese transporte forme parte de un contrato de transporte multimodal. El orador puntualiza, a este respecto, que por "transporte multimodal internacional" se entiende el porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un país en el que el operador de transporte multimodal se hace cargo de las mercancías a otro lugar designado para su entrega situado en un país diferente, según la definición provisional adoptada por el Grupo Preparatorio Intergubernamental de la UNCTAD para un convenio sobre el transporte multimodal internacional.

3. Es evidente que si el transporte marítimo de mercancías es un transporte unimodal, el problema no se plantea, ya que el convenio se aplica en virtud del artículo

2. Pero si el transporte marítimo de mercancías forma parte de un transporte multimodal, cabe preguntarse si ese transporte se regirá por el presente convenio o por el convenio sobre el transporte multimodal que finalmente se adopte. Si se estima que el transporte marítimo de mercancías se regirá en todos los casos por el presente convenio, forme o no parte de un contrato de transporte multimodal, no se plantea ningún problema. Sin embargo, si se estima que un contrato de transporte multimodal que comprende una fase marítima debe regirse por el futuro convenio sobre el transporte multimodal, es preciso incluir en el presente convenio una disposición que permita la aplicación del futuro convenio sobre el transporte multimodal a la fase marítima de un contrato de transporte multimodal.

4. El argumento según el cual el convenio sobre el transporte multimodal aún no existe no es convincente, ya que ese convenio probablemente se adoptará y deberá aplicarse a todas las operaciones de transporte multimodal, incluidas aquellas que abarcan una fase marítima. Si la Conferencia no agrega al artículo 32 una disposición por la que se establezca que, en caso de adopción de un convenio internacional relativo a los contratos de transporte multimodal, este convenio se aplicará al transporte marítimo de mercancías cuando dicho transporte forme parte de un contrato de transporte multimodal, habrá conflicto entre el presente convenio y

el futuro convenio sobre el transporte multimodal. En efecto, dado que es muy probable que este convenio incluya una norma a estos efectos, la fase marítima de un contrato de transporte multimodal se regirá por dos cuerpos de normas diferentes. A fin de evitarlo, es menester especificar, como proponen Australia y la República Federal de Alemania, que las disposiciones del presente convenio no impedirán la aplicación de ningún convenio internacional relativo a los contratos de transporte multimodal de mercancías celebrados bajo los auspicios de las Naciones Unidas. Tal disposición es indispensable si se pretende adoptar más adelante un convenio sobre el transporte multimodal y si se pretende al mismo tiempo que el presente convenio surta efecto de algún modo en relación con las operaciones de transporte multimodal.

5. El Sr. BYERS (Australia) recuerda que su delegación participó en las negociaciones que llevaron a la adopción de la definición de "contrato de transporte marítimo" en el artículo 1, por recomendación del Grupo de Trabajo *ad hoc*, que subrayó la necesidad de regular las relaciones entre el presente convenio y el futuro convenio sobre el transporte multimodal.

6. El Sr. SELVIG (Noruega) opina que los países en desarrollo no tienen por qué temer que una conferencia reunida bajo los auspicios de la UNCTAD adopte un convenio contrario a sus intereses. La UNCTAD teme, con razón, que el presente convenio impida al Grupo Preparatorio Intergubernamental elaborar normas satisfactorias para el transporte multimodal internacional. El orador estima que todos los Estados tienen interés en evitar que se entorpezcan las actividades de la UNCTAD en esta esfera. A su juicio, el mero hecho de que el futuro convenio sobre el transporte multimodal se adopte bajo los auspicios de las Naciones Unidas y sobre la base de un proyecto elaborado por la UNCTAD es una garantía de que no irá en perjuicio de los intereses de los países en desarrollo.

7. El Sr. TERASHIMA (Japón) apoya la propuesta de la República Federal de Alemania y Australia.

8. El Sr. KRISHNAMURTHY (India) opina que es superfluo mencionar en el artículo 32 el futuro convenio sobre los contratos de transporte multimodal, ya que ninguna disposición del presente convenio impide la aplicación de ese nuevo convenio. Por consiguiente, se opone firmemente a la propuesta de Australia y la República Federal de Alemania.

9. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) se opone asimismo al nuevo párrafo propuesto en el documento A/CONF.89/L.9. Señala que, en su 10a. sesión, la Segunda Comisión decidió, al adoptar el texto propuesto por el Grupo de Trabajo *ad hoc* con la signatura A/CONF.89/C.2/L.27, limitar el alcance del artículo 32 a los demás convenios internacionales que estén vigentes en la fecha del presente convenio. Considera inadmisible, desde el punto de vista jurídico, mencionar en el presente convenio otro convenio que todavía no existe, ya que los Estados que sean partes en el presente convenio no llegarán a ser necesariamente partes en el futuro convenio sobre el transporte multimodal.

10. El Sr. SHAH (Observador de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo) reconoce que, cuando la Segunda Comisión examinó esta cuestión, quizás se podía considerar superflua la inclusión en las cláusulas finales del presente convenio de una disposición relativa al futuro convenio sobre los contratos de transporte multimodal. Sin embargo, la situación ha cambiado con la adopción del párrafo 6 del artículo 1, puesto que ese párrafo está redactado de tal forma que puede aplicarse al transporte multimodal. Así pues, hay que velar porque esa disposición no esté en oposición con el convenio sobre el transporte multimodal que está elaborando la UNCTAD. A juicio del observador de la UNCTAD, el nuevo párrafo propuesto en el documento A/CONF.89/L.9 no es de tal índole que constriña a las partes a adoptar una posición determinada, sino que tiende simplemente a precisar que ninguna de las disposiciones del presente convenio debe prejuzgar las disposiciones que se adopten en el futuro convenio sobre el transporte multimodal.

11. El PRESIDENTE somete a votación la enmienda al párrafo 2 del artículo 32 presentada en el documento A/CONF.89/L.9.

12. *Por 27 votos contra 23 y 17 abstenciones, queda rechazada la enmienda.*

13. El Sr. NSAPOU (Zaire) explica que se ha abstenido en la votación porque comparte los recelos expresados por los demás países en desarrollo respecto de la sinceridad de las intenciones de los países desarrollados en lo que se refiere al futuro convenio sobre el transporte multimodal.

14. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) estima que el Grupo de Trabajo *ad hoc* encargado de redactar el artículo 32 se ha excedido en sus atribuciones al estipular, en la segunda frase de dicho artículo, que "esta disposición se aplicará también a las revisiones o enmiendas ulteriores" del convenio. Señala que en la 10a. sesión de la Segunda Comisión la propuesta de suprimir esa frase fue rechazada sólo por 22 votos contra 22; por lo tanto, pide que se someta a votación separadamente la segunda frase del artículo 32.

15. El Sr. MÜLLER (Suiza) señala que el artículo 32 sólo se refiere en realidad al mantenimiento en vigor del Convenio internacional firmado en Berna el 25 de octubre de 1962 relativo al transporte de mercancías por ferrocarril (CIM), según el cual, en caso de un trayecto ferrocarril-mar, es posible agregar una parte de transporte marítimo al transporte por ferrocarril. En el artículo 63 de dicho Convenio se enuncian las causas de exoneración de responsabilidad previstas en las Reglas de La Haya y a las que precisamente ha renunciado la Conferencia. Por consiguiente, si no se conservara la segunda frase del artículo 32, sería imposible adaptar al futuro convenio el régimen de transporte en los trayectos ferrocarril-mar previsto en el Convenio CIM. Es oportuno destacar que esta frase no se refiere a los convenios futuros, sino sólo a la revisión o modificación de un convenio internacional ya vigente, es decir, el Convenio CIM.

16. En consecuencia, el representante de Suiza confía en que no se someterá a votación separadamente la segunda frase del artículo 32 y que este artículo se adoptará en la forma en que ha sido presentado a la Conferencia. Por lo demás, apoya la propuesta de la Unión Soviética hecha en la sesión anterior de que el artículo 32 pase a constituir el párrafo 4 del artículo 25.

17. El PRESIDENTE comprueba que las delegaciones se oponen, por una aplastante mayoría, a la moción de división presentada por la delegación de Filipinas y entiende que esa moción queda rechazada.

18. *Así queda acordado.*

19. El PRESIDENTE somete a votación el contenido del artículo 32.

20. *Por 60 votos contra uno y 6 abstenciones, queda aprobado el contenido del artículo 32.*

21. El Sr. CASTRO (México) manifiesta que su delegación ha votado en contra del contenido del artículo 32 porque la segunda frase de esta disposición no se refiere a convenios internacionales universales, sino a convenios regionales. Al adoptar esta frase, la Conferencia ha violado una norma de derecho internacional. Por lo que respecta a este punto, el representante de México se adhiere a las opiniones expresadas por los representantes de la India y Filipinas.

22. El Sr. DIXIT (India) declara que su delegación se ha abstenido de participar en la votación. La delegación india se opone en principio a la inclusión de cualquier referencia a un convenio futuro, pero reconoce que la Conferencia se encuentra ante un caso particular. Hace votos por que, cuando se proceda a la revisión o modificación de los convenios internacionales a que se refiere el artículo 32, se tengan en cuenta las disposiciones del convenio que se está elaborando.

23. El PRESIDENTE advierte que ninguna delegación se opone a la propuesta de la delegación soviética de que el artículo 32 pase a constituir el párrafo 4 del artículo 25, que versa también sobre los convenios existentes, y declara que, si no hay objeciones, entenderá que esa propuesta queda aprobada y que la numeración de los artículos siguientes al artículo 32 se modificará en consecuencia.

24. *Así queda acordado.*

*Artículo 31* (conclusión)

25. El PRESIDENTE anuncia que las delegaciones de Australia, Brasil, Bulgaria, Francia, Ghana e Italia han modificado el texto de la propuesta de adición de un nuevo párrafo al artículo 31, presentada por las delegaciones de Australia, Brasil, Bulgaria, Francia e Italia en el documento A/CONF.89/L.7. Ese nuevo texto es el siguiente:

"No obstante lo dispuesto en el artículo 2 del presente Convenio, a los efectos del párrafo 1 de este artículo todo Estado contratante podrá, cuando notifique al Gobierno de Bélgica su denuncia del Convenio de 1924 o del Convenio de 1924 modificado por el Protocolo de 1968, declarar que, en lo que se refiere a los Estados no contratantes mencionados en su declaración, suspende dicha denuncia por un plazo máximo de cinco años contados desde la fecha de entrada en vigor del presente Convenio respecto de ese Estado."

26. El Sr. QUARTEY (Ghana) presenta la nueva propuesta en nombre de sus autores y dice que lo que mueve a éstos es el deseo de que el futuro convenio entre en vigor lo antes posible. Ahora bien, puede ocurrir que ese convenio sea aplicable al mismo tiempo que el Convenio de 1924 y el Protocolo de 1968. Por eso, recomiendan que cada Estado, en el momento de ratificar el futuro convenio y de denunciar esos otros instrumentos, notifique a los países con los que mantiene relaciones comerciales que no sean partes en el nuevo convenio que suspende su denuncia en lo que a ellos se refiere por un plazo de cinco años contados desde la fecha en que pasa a ser parte en el nuevo convenio. Esta solución debería ser satisfactoria para la mayoría de los Estados.

27. El Sr. WISWALL (Liberia) advierte que un Estado que desee suspender su denuncia deberá averiguar cuáles son los Estados que no han ratificado el nuevo convenio y determinar cuáles son aquellos respecto de los cuales suspenderá su denuncia. Por lo tanto, la denuncia se aplicará automáticamente a los Estados partes en el Convenio de 1924 o en el Protocolo de 1968 que no hayan sido designados explícitamente. Parece, pues, que existirá la obligación de suspender la denuncia, pero que no existirá una obligación correspondiente de suspender la aplicación del futuro convenio respecto de esos Estados.

28. El Sr. QUARTEY (Ghana) observa que, en la práctica, el depositario del futuro convenio informará acerca de las ratificaciones recibidas. Cada Estado conoce perfectamente cuáles son los países con los que tradicionalmente mantiene relaciones comerciales y es solo en lo que se refiere a esos países que decidirá suspender los efectos de su denuncia de los convenios existentes. Esta elección no debería plantear ninguna dificultad.

29. El Sr. NSAPOU (Zaire) considera que, en su nueva redacción, la propuesta ha sido claramente mejorada con respecto a los textos precedentes, y le da su apoyo.

30. El Sr. DIXIT (India) dice que su delegación no se opone totalmente a la enmienda objeto de examen, pero que no la comprende bien y que no podría apoyarla si no se aceptase la sugerencia que ahora va a formular. Si se permitiera que cada Estado suspendiese su denuncia de los convenios existentes durante un plazo de cinco años contados desde el momento en que el nuevo convenio entrase en vigor en relación con él, la aplicación simultánea de varios instrumentos internacionales se prolongaría indefinidamente a medida que nuevos Estados fueran acogiéndose a esta facultad. A juicio de la delegación de la India, no habría que prever más que un solo período transitorio de cinco años, contado desde el momento en que el nuevo convenio entrase en vigor respecto de un Estado, sea cual fuere.

31. El Sr. AWODUMILA (Nigeria) no ha comprendido nunca por qué se ha elegido un plazo de cinco años, por iniciativa de la delegación francesa. No alcanza a discernir en qué aspectos la solución propuesta

resultaría ventajosa para el comercio internacional y no ve tampoco de qué manera esta solución alentaría a los Estados a pasar a ser partes en el futuro convenio. Si no se le proporcionan explicaciones convincentes, no podrá apoyar la propuesta.

32. El Sr. CLETON (Países Bajos) comprende las dificultades que la disposición sobre la denuncia obligatoria de los convenios existentes ha planteado a Francia. Este problema no es fácil de resolver, a pesar de los esfuerzos desplegados por todas las delegaciones, en particular en un grupo de trabajo *ad hoc*. Sin embargo, la solución que se preconiza en la propuesta objeto de examen es irrealizable. Es imposible, en efecto, denunciar convenios internacionales sólo parcialmente, de suerte que no se apliquen más que a algunos de los Estados partes. La solución propuesta plantea aún otras dificultades que el representante de la India ha puesto muy claramente de relieve. Además, la redacción de esta propuesta deja bastante que desear.

33. El representante de los Países Bajos señala que el transporte marítimo de mercancías a menudo afecta a más de dos Estados y que la disposición propuesta plantearía con frecuencia grandes dificultades de aplicación.

34. En definitiva, hay que admitir que todo nuevo convenio plantea necesariamente problemas en lo que se refiere a la aplicación de los convenios anteriores concernientes a la misma materia o a una materia conexa. Incumbirá a los Estados que pasen a ser partes en el futuro convenio actuar de conformidad con sus responsabilidades y renunciar, en su caso, a la aplicación de los convenios existentes.

35. El Sr. POPOV (Bulgaria) plantea una cuestión de orden e insiste en las ventajas que ofrece la propuesta que se examina, sometida por su delegación conjuntamente con otras delegaciones. Para encontrar una solución, estaría dispuesto a consultar con esas delegaciones a fin de modificar la propuesta en el sentido sugerido por el representante de la India.

36. El Sr. VIS (Secretario Ejecutivo de la Conferencia) de lectura al texto del nuevo párrafo que ha de incluirse en el artículo 31, elaborado tras celebrar consultas con los autores de la propuesta[1].

37. El PRESIDENTE somete a votación la propuesta del Brasil, Bulgaria, Francia, Ghana e Italia, en su forma enmendada.

38. *Por 34 votos contra 14 y 19 abstenciones, queda aprobada la propuesta en su forma enmendada.*

39. El PRESIDENTE somete a votación el artículo 31 en su totalidad, tal como ha sido modificado por la propuesta del Brasil, Bulgaria, Francia, Ghana e Italia.

40. *Por 48 votos contra 2 y 16 abstenciones, queda aprobado el artículo 31 en su forma enmendada.*

41. El Sr. WISWALL (Liberia) hace uso de la palabra para explicar su voto y señala que ha votado en contra del artículo 31 en su forma enmendada porque ese artículo no garantiza la flexibilidad necesaria en la aplicación del presente convenio durante el período transitorio. Los Estados partes en el presente convenio, en efecto, no tendrán otra posibilidad que la de explicar las disposiciones del presente convenio con respecto a todos los demás Estados, sean o no partes en el Convenio de 1924. Todo Estado parte en el Convenio de 1978, haya denunciado o no el Convenio de 1924, estará obligado a aplicar las disposiciones del Convenio de 1978. Además, en la medida en que la propuesta aprobada exige que durante el período transitorio todo Estado contratante aplique el Convenio de 1978, con exclusión de cualquier otro, respecto de los demás Estados contratantes, dicho Convenio se aplicará a los Estados que hayan depositado sus instrumentos de ratificación o de adhesión, pero que no hayan llegado todavía a ser partes en el mismo.

42. El Sr. CLETON (Países Bajos) explica que se ha abstenido en la votación porque no está conforme con el procedimiento seguido. Sería preferible no tener en cuenta las enmiendas verbales que pueden crear confusión. En el presente caso se ha impuesto a la Conferencia una votación sobre una nueva propuesta que no se ha podido examinar como hubiera sido conveniente. El representante de los Países Bajos se adhiere a las observaciones formuladas por el representante de Liberia.

*Artículo 32 (antiguo artículo 33) y artículo 33 (antiguo artículo 34)*

43. El PRESIDENTE pide al representante de la India que aclare si la enmienda que ha presentado (A/CONF.89/L.2) debe incluirse en el texto aprobado por el Comité de Redacción (A/CONF.89/12/Add.6) o debe sustituirlo.

44. El Sr. KRISHNAMURTHY (India) explica que la India y otros siete países habían presentado la enmienda A/CONF.89/L.2 para llenar una laguna en el proyecto de convenio original, que no contenía ninguna disposición relativa a las posibilidades de revisión y de enmienda. El texto del proyecto aprobado por el Comité de Redacción (A/CONF.89/12/Add.6) contiene un artículo 33 relativo a la revisión y enmienda del convenio, respecto del cual el representante de la India no tiene nada que objetar. Sin embargo, conviene completarlo, y esta es la razón por la cual los autores de la propuesta han mantenido su enmienda. El párrafo 2 de los tres párrafos relativos a la revisión recoge el contenido del párrafo 1 del texto elaborado del Comité de Redacción. No obstante, los autores de la propuesta han estimado que convenía introducir una mayor flexibilidad en ese texto y prever una disposición análoga a la del Convenio de Bruselas de 1924, según la cual toda parte contratante puede solicitar la revisión del Convenio. El presente convenio, en efecto, tendrá consecuencias internacionales importantes, no sólo en la esfera económica, sino también en el plano político, y todo Estado puede tropezar en la práctica con dificultades de aplicación y verse inducido a solicitar en cualquier momento su revisión. El plazo de cinco años que se fija está en consonancia con el previsto en las disposiciones de otros convenios internacionales en la esfera del transporte. Finalmente, los autores de la propuesta estiman útil que se proceda automáticamente a

[1] Este texto se publicó ulteriormente en el Acta Final de la Conferencia (A/CONF.89/13).

celebrar consultas después de un período de cuatro años para recabar la opinión de las partes en el convenio sobre el funcionamiento de este instrumento.

45. En la parte de la propuesta relativa a la enmienda del convenio, se ha adoptado el criterio de la mayoría de dos tercios de los Estados contratantes, de conformidad con la práctica seguida en la mayoría de los convenios, y se ha incluido un párrafo 2 que recoge el párrafo 2 del texto del Comité de Redacción. La delegación de la India considera que esas disposiciones son equitativas, puesto que permiten a cada país, cargador o porteador, expresar su opinión y hacer propuestas. Por lo que respecta a la presentación, el representante de la India puntualiza que la primera parte de la enmienda A/CONF.89/L.2 sustituye el antiguo artículo 33 del texto del Comité de Redacción, que en la nueva numeración ha pasado a ser el artículo 32, y que la segunda parte relativa a la enmienda del convenio debe constituir un nuevo artículo que no figura en el texto del Comité de Redacción y que llevará el número 33.

46. El Sr. WAITITU (Kenya) se adhiere sin reservas a los argumentos aducidos por el representante de la India en favor de esta propuesta.

47. El Sr. PTAK (Polonia) considera, por el contrario, que el texto presenta contradicciones, en particular entre el párrafo 1 y el párrafo 2. Pone en tela de juicio que la Conferencia pueda dar en el convenio directrices a la Asamblea General de las Naciones Unidas por lo que respecta a las medidas que han de adoptarse acerca de la solicitud de revisión formulada por un Estado contratante. Con arreglo a la práctica actual, esa solicitud debe ser apoyada por gran número de Estados antes de que pueda ser tomada en consideración. Aun suponiendo que la solicitud sea aceptada por la Asamblea General, habría que determinar si incumbe a ésta decidir acerca de las modalidades de convocación de la conferencia de revisión, o si deben incluirse en el convenio disposiciones a este respecto. Por otra parte, el plazo de cinco años que se fija para solicitar la revisión ya fue examinado en la Primera Comisión y los Estados miembros estimaron en su mayoría que no era suficiente. Por todas estas razones, Polonia prefiere el texto original del artículo 32.

48. El Sr. POPOV (Bulgaria) recuerda las circunstancias en que tuvo lugar en la Segunda Comisión el examen de la propuesta de la India, que se exponen en la nota C del documento A/CONF.89/L.2 y explica que, en su calidad de Presidente de la Segunda Comisión, no tuvo conocimiento de la segunda parte de la propuesta consignada en dicho documento.

49. El representante de Bulgaria estima que la propuesta no carece de mérito en cuanto al fondo, pero que se podría conseguir el mismo resultado por otros medios.

50. El Sr. KRISHNAMURTHY (India) señala, en respuesta al representante de Polonia, que el párrafo 2 del artículo 13 de la Convención sobre la plataforma continental[2], de 1958, confiere a la Asamblea General de las Naciones Unidas competencia para decidir las medidas que corresponde tomar acerca de las peticiones de revisión presentadas por los Estados partes. El plazo de cinco años fijado para la petición de revisión figura también en otros convenios internacionales. Recuerda asimismo que, en la Segunda Comisión, el representante del Secretario General de las Naciones Unidas expresó la opinión de que la cuestión de la solicitud de revisión debía ser decidida en último término por el Secretario General. Se propuso que se designara a la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) a estos efectos, pero, habida cuenta de las consecuencias financieras que entraña la convocatoria de una conferencia de revisión, es importante que las decisiones se adopten al más alto nivel.

51. El Sr. GANTEN (República Federal de Alemania) dice que no puede apoyar la propuesta presentada en el documento A/CONF.89/L.2. A su juicio, el texto original del Comité de Redacción está perfectamente claro y es suficiente para abarcar todas las posibilidades de solicitud de revisión y enmienda. Es indudable que en la práctica los Estados pueden tropezar con dificultades para la aplicación del convenio, pero las modificaciones necesarias se pueden introducir mediante un protocolo, como ya se ha hecho muchas veces, sin que sea necesario convocar especialmente una conferencia a estos efectos.

52. El PRESIDENTE somete a votación el nuevo artículo relativo a la revisión del convenio que se propone en el documento A/CONF.89/L.2.

53. *Por 25 votos contra 15 y 20 abstenciones, queda rechazado el nuevo artículo.*

54. El PRESIDENTE somete a votación el nuevo artículo relativo a la enmienda del convenio que se propone en el documento A/CONF.89/L.2.

55. *Por 26 votos contra 12 y 22 abstenciones, queda rechazado el nuevo artículo.*

56. El Sr. SARLIS (Grecia) plantea una cuestión de orden y declara que el nuevo artículo relativo a la revisión y el nuevo artículo relativo a la enmienda, propuestos en el documento A/CONF.89/L.2, no fueron objeto en la Segunda Comisión de un debate suficientemente amplio. Por consiguiente, se hubiera debido dar a un mayor número de delegaciones la posibilidad de expresar su opinión sobre los mismos.

57. El PRESIDENTE somete a votación el artículo 32 (antiguo artículo 33) que figura en el documento A/CONF.89/12/Add.6.

58. *Por 60 votos contra ninguno y 7 abstenciones, queda aprobado el artículo 32.*

59. El PRESIDENTE señala a la atención de la Conferencia la enmienda al párrafo 4 del nuevo artículo 33 que se propone en el documento A/CONF.89/L.6.

60. El Sr. SELVIG (Noruega) dice que, durante el debate dedicado el día anterior a este artículo, se decidió fijar en dos tercios de los Estados contratantes la mayoría necesaria para la entrada en vigor de una enmienda al convenio. Esta regla es muy acertada cuando el número de Estados es poco elevado, pero difícil de aplicar cuando hay muchos Estados. Por ello, los autores de la enmienda proponen que se modifique el final de la primera frase del párrafo para que diga: "por dos tercios de los Estados

[2] Véase Naciones Unidas, *Recueil des Traités*, vol. 499, No. 7302, pág 330.

contratantes o por 20 Estados contratantes, si esta cifra es menor".

61. El Sr. WISWALL (Liberia) pregunta qué ocurriría si el número de Estados que recibiera la comunicación de una enmienda aprobada por 20 Estados pero que, a su vez, no la aprobasen, fuese superior a 20. ¿Entraría en vigor la enmienda?

62. El Sr. SELVIG (Noruega) contesta que, en este caso, la enmienda efectivamente entraría en vigor.

63. El Sr. MASSUD (Pakistán) aprueba la enmienda, ya que no siempre es posible obtener la aprobación de dos tercios de los Estados.

64. El Sr. SUCHORZEWSKI (Polonia) estima que esta enmienda puede suscitar múltiples dificultades en muchos países, pues es contraria a la práctica del derecho internacional, según la cual un instrumento jurídico que ha sido adoptado por determinada mayoría, en este caso los dos tercios, no puede ser modificado por una mayoría inferior. Prescindir de esta regla supone exponerse a consecuencias enojosas, por cuanto puede suceder que los 20 Estados cuya aprobación es necesaria para que se apruebe una enmienda sólo constituyan una minoría. Por lo tanto, la delegación polaca se opone a esta enmienda.

65. El Sr. AMOROSO (Italia) considera que la enmienda es poco acertada. ¿Cómo puede aceptarse que un convenio adoptado por dos tercios de los Estados participantes en la Conferencia pueda ser modificado por sólo 20 de ellos?

66. El PRESIDENTE somete a votación la enmienda propuesta en el documento A/CONF.89/L.6.

67. *Por 35 votos contra 24 y 5 abstenciones, queda rechazada la enmienda.*

68. La Sra. BRUZELIUS (Noruega) señala que el párrafo 6 del artículo 33 y el párrafo 2 del artículo 32 tienen el mismo tenor y pide que se armonice el texto de ambas disposiciones.

69. El Sr. VIS (Secretario Ejecutivo de la Conferencia) toma nota de la sugerencia de la representante de Noruega.

70. El Sr. MÜLLER (Suiza) comprueba que el artículo 33 no incluye una cláusula esencial del Convenio de Londres de 1976, relativa a la modificación del valor real de las cuantías. La delegación suiza no podrá votar a favor de ese texto si no se incluye esa cláusula.

71. El PRESIDENTE dice que, en esta fase de los debates, es difícil aceptar una enmienda verbal. Además, la cuestión planteada por la delegación suiza ya ha sido examinada.

72. El Sr. WISWALL (Liberia) dice que conviene suprimir en el párrafo 3 el término "contratantes", que es superfluo. Por otra parte, si se examinan las disposiciones correspondientes del texto adoptado en la Conferencia sobre la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima, de 1976, se advierte que en ellas se exige la mayoría de los dos tercios de los Estados partes presentes y votantes. Sin embargo, el artículo 33 menciona simplemente la mayoría de dos tercios de los Estados participantes, lo que significa que todo Estado presente y participante, sea o no parte en el convenio, puede votar para modificarlo. Esta cláusula está en contradicción con el derecho internacional y el derecho de los tratados, y la delegación de Liberia no puede aceptarla.

73. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) opina que hay que tener cuidado no adoptar este artículo sin haberlo examinado en detalle, y se pregunta cómo la Primera Comisión pudo aprobarlo sin que figurase en él la cláusula mencionada por la delegación de Suiza. Esta cláusula es muy importante y debería incluirse en el artículo.

74. El Sr. CARRAUD (Francia) comparte la opinión de las delegaciones de Suiza y la Unión Soviética y dice que se omitió la cláusula porque el Grupo de Trabajo encargado de la redacción tuvo que trabajar apresuradamente. Sería oportuno ahora incorporarla al texto.

75. El PRESIDENTE pide al representante de Suiza que lea el texto de la cláusula que figura en el Convenio de Londres y que sugiere que se incorpore al artículo 33.

76. El Sr. MÜLLER (Suiza) da lectura al texto siguiente: "Sólo si se produce un cambio importante en su valor real se modificarán esas cuantías". Esta frase debería incluirse al final del párrafo 1.

77. El Sr. POPOV (Bulgaria) apoya esta enmienda.

78. El Sr. SMART (Sierra Leona) dice que su delegación se opone a la enmienda, cuya finalidad es revisar las cuantías sólo en caso de devaluación. Ahora bien, el problema es complejo e intervienen factores muy diversos.

79. El Sr. MASSAUD (Pakistán) pregunta cómo se determinaría si ha habido o no un "cambio importante" del valor real de las cuantías de los límites.

80. El PRESIDENTE somete a votación la enmienda verbal de Suiza.

81. *Por 48 votos contra 10 y 8 abstenciones, queda aprobada la enmienda.*

82. El PRESIDENTE somete a votación el artículo 33, modificado con arreglo a la enmienda suiza.

83. *Por 58 votos contra 2 y 8 abstenciones, queda aprobado el artículo 33 en su forma enmendada.*

84. El Sr. NIANG (Senegal) dice que su delegación se ha abstenido en la votación sobre la totalidad del artículo 33 (antiguo artículo 34) porque, al igual que la delegación del Pakistán, se pregunta cómo se determinará si ha habido o no un "cambio importante" del valor real de las cuantías de los límites, cuestión a la que no se ha dado una respuesta.

*Artículo 34 (antiguo artículo 35)*

85. El Sr. KHOO (Singapur) señala que en la versión inglesa del párrafo 2 de este artículo se utilizan dos expresiones diferentes para expresar la misma idea; en la primera frase se emplea la expresión "*is received by*", mientras que, en la segunda, se utiliza la fórmula "*has reached*". Propone que se unifique la terminología utilizando la misma expresión, es decir, "*is received by*", en las dos frases.

86. *Así queda acordado.*

87. *Por 70 votos contra ninguno, queda aprobado el artículo 34.*

*Fórmulas finales*

88. El Sr. GARTEN (República Federal de Alemania) propone que se suprima el título de esta cláusula final porque, por una parte, ese título no figura en los demas convenios y porque, por otra, las cláusulas finales empiezan en realidad en el artículo 27.

89. El Sr. SMART (Sierra Leona) pregunta cómo se verificará la autenticidad del texto chino y su armonización con los demás textos, ya que no tiene noticia de que el Comité de Redacción de la Conferencia haya examinado en algún momento el texto del convenio en chino.

90. El Sr. SLOAN (Representante del Secretario General) dice que la Misión de China ante las Naciones Unidas hizo saber que no participaría en los trabajos de la Conferencia y que, por consiguiente, durante la Conferencia no ha habido servicios de interpretación ni de traducción al chino. El texto en chino del convenio se elaborará ulteriormente, y ruega a todo gobierno participante en la Conferencia que desee verificar si la versión china está en conformidad con el texto adoptado en los demás idiomas que lo comunique a la Secretaría, que adoptará las disposiciones pertinentes a estos efectos.

91. El PRESIDENTE dice que, si no hay objeciones, entenderá que la Conferencia decide suprimir el título de las últimas cláusulas, a saber, las palabras "Fórmulas finales", y conservar la mención del texto chino como texto auténtico.

92. *Así queda acordado.*

INFORMES DE LAS COMISIONES PRIMERA Y SEGUNDA

93. El PRESIDENTE invita a la Conferencia a tomar nota de los dos informes.

94. *Así queda acordado.*

PROYECTO DE ACTA FINAL

95. El Sr. VIS (Secretario Ejecutivo de la Conferencia) señala que hay que introducir varias modificaciones en el proyecto de acta final reproducido en el documento A/CONF.89/L.1. En primer lugar, en el párrafo 3, donde dice "77 Estados", debe decir "78 Estados", y hay que incluir a "Jamaica" entre "Italia" y "Japón". En el párrafo 5, en el epígrafe "Organizaciones no gubernamentales", hay que incluir a la "Asociación Internacional de Armadores" antes de la "Asociación Latinoamericana de Armadores". Después, en el párrafo 8, en el epígrafe "Comité de Redacción", frente a la palabra "Presidente", donde dice "Sr. D. K. Dixit", debe decir "Sr. R. K. Dixit".

96. Además, el párrafo 13 debe sustituirse por el texto siguiente: "Ese Convenio, cuyo texto se reproduce en el anexo I de la presente Acta Final, fue adoptado por la Conferencia el 30 de marzo de 1978 y quedó abierto a la firma en la sesión de clausura de la Conferencia el 31 de marzo de 1978. Permanecerá abierto a la firma en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York hasta el 30 de abril de 1979 y después de esa fecha quedará abierto a la adhesión, de conformidad con sus disposiciones."

97. Finalmente, después del párrafo 14, hay que añadir un nuevo párrafo 15 redactado así: "La Conferencia también llegó a un 'Consenso' y aprobó una resolución, cuyos textos figuran asimismo en anexo a la presente Acta Final" (anexos II y III).

98. El PRESIDENTE invita a las delegaciones a examinar el proyecto de acta final, párrafo por párrafo.

*Párrafos 1 a 11*

99. *Quedan aprobados los párrafos 1 a 11.*

*Párrafo 12*

100. El PRESIDENTE dice, en respuesta a una pregunta del representante de Argelia, que las signaturas de las actas resumidas de la Conferencia y de las dos Comisiones que no aparecen indicadas figurarán en el texto definitivo del acta final.

101. *Queda aprobado el párrafo 12.*

*Párrafo 13, en la forma en que ha sido leído por el Secretario Ejecutivo*

102. *Queda aprobado el párrafo 13, en su forma enmendada.*

*Párrafo 14*

103. *Queda aprobado el párrafo 14.*

*Párrafo 15, en la forma en que ha sido leído por el Secretario Ejecutivo*

104. *Queda aprobado el párrafo 15.*

*Fórmulas finales*

105. *Quedan aprobadas las fórmulas finales.*

*Proyecto de resolución que debe figurar en anexo al acta final y título del convenio (A/CONF.89/L.1/Add.1)*

106. El PRESIDENTE invita a las delegaciones a examinar y aprobar el proyecto de resolución distribuido con la signatura A/CONF.89/L.1/Add.1 y a pronunciarse al mismo tiempo sobre el título del covenio, que se cita en el texto.

107. El Sr. WISWALL (Liberia) dice que el término "simplificación" que figura en el quinto párrafo del proyecto de resolución le parece excesivo.

108. El Sr. NSAPOU (Zaire) y el Sr. LAVIÑA (Filipinas) desean que sus países figuren entre los autores del proyecto de resolución.

109. El Sr. HENNI (Argelia) propone que se suprima la lista de autores del proyecto de resolución y que se considere que éste ha sido presentado por todas las delegaciones.

110. *Así queda acordado.*

111. El Sr. POPOV (Bulgaria) propone que se apruebe el proyecto de resolución por aclamación.

112. *Por aclamación, queda aprobado el proyecto de resolución.*

113. El PRESIDENTE recuerda que el consenso que figurará como anexo II del acta final ya ha sido adoptado y que la resolución que acaba de ser aprobada constituirá el anexo III. Invita a la Conferencia a adoptar el texto del convenio en su totalidad, para unirlo como anexo I al acta final.

114. *A petición del representante de Filipinas, se procede a votación nominal sobre la totalidad del proyecto de convenio.*

115. *Efectuado el sorteo por el Presidente, corresponde votar en primer lugar a Austria.*

*Votos a favor*: Austria, Bélgica, Bolivia, Brasil, Bulgaria, República Socialista Soviética de Bielorrusia, Chile, Colombia, Cuba, Checoslovaquia, Yemen Democrático, Dinamarca, Ecuador, Egipto, Finlandia, Francia, Gabón, República Democrática Alemana, Alemania (República Federal de), Ghana, Santa Sede, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Iraq, Italia, Costa de Marfil, Japón, Kenya, Kuwait, Liberia[3], Madagascar, Malasia, Mauricio, México, Países Bajos, Nigeria, Noruega, Omán, Pakistán, Panamá, Filipinas, Polonia, República de Corea, Senegal, Sierra Leona, Singapur, España, Suecia, República Arabe Siria, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Uganda, República Socialista Soviética de Ucrania, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Unida del Camerún, República Unida de Tanzanía, Estados Unidos de América, Venezuela, Yugoslavia, Zaire, Argelia, Argentina, Australia.

*Votos en contra*: Ninguno.

*Abstenciones*: Canadá, Grecia, Suiza.

116. *Por 68 votos contra ninguno y 3 abstenciones, queda aprobado el proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías.*

117. El Sr. TANIKAWA (Japón) explica que su delegación ha votado a favor del Convenio en su totalidad, pero que le será muy difícil la Japón llegar a ser parte en ese Convenio, en particular a causa de los párrafos 2 a 4 del artículo 17 y del párrafo 2 del artículo 21. Como las propuestas japonesas encaminadas a incluir una cláusula de reserva relativa a estas disposiciones fueron rechazadas, cabe prever que el examen del Convenio con miras a su aceptación por el Japón tropezará con enormes dificultades.

118. El representante del Japón sigue pensando que el Convenio no resuelve totalmente los delicados problemas que se platean en la práctica. Sin embargo, como la Conferencia ha llegado a un acuerdo global sobre las principales cuestiones planteadas, logrando un equilibrio bastante aceptable entre los intereses de las partes interesadas, y como muchos países participantes deseaban vivamente lograr un convenio, la delegación del Japón, con ánimo de cooperación, ha decidido votar a favor de este nuevo instrumento internacional, que se conocerá como las "Reglas de Hamburgo". Por otra parte, el Japón, en su calidad de Potencia marítima y comercial, atribuye mucha importancia a este Convenio, como lo demuestra su activa participación en los trabajos preparatorios que tuvieron lugar en el marco de la CNUDMI. Animado por este espíritu, proseguirá el estudio del Convenio.

119. El Sr. SARLIS (Grecia) expone las razones por las que Grecia se ha abstenido en la votación sobre el proyecto de convenio. A juicio de la delegación griega, el nuevo Convenio no puede ser considerado como una transacción entre los intereses de los porteadores y los de los cargadores, sino más bien como un instrumento que destruirá el escaso equilibrio existente entre cargadores y armadores en virtud del régimen de las Reglas de La Haya. Es indudable que ese régimen dista de ser perfecto y que debe ser modificado para que responda a las aspiraciones de los países cargadores, que son principalmente países en desarrollo. No obstante, las nuevas Reglas de Hamburgo no colman las lagunas de las Reglas de La Haya.

120. Grecia teme que el aumento de la responsabilidad del porteador que resulta del nuevo Convenio dé lugar a una alza del costo global del seguro de responsabilidad del porteador, sin aportar como contrapartida ventajas importantes para los cargadores y los consignatarios, que no pagarán menos caro el seguro de las mercancías. Estima asimismo que ciertas disposiciones del Convenio son desventajosas para el comercio mundial, como las del artículo 11, que incitarán a los porteadores a no emitir conocimientos de embarque directos, en contra de los intereses de los cargadores, y las de los párrafos 3 y 4 del artículo 17, que introducen un régimen jurídico arbitrario desfavorable para los armadores y favorable para los cargadores en lo que concierne a las cartas de garantía. Finalmente, el régimen del Convenio carece de flexibilidad por lo que respecta al transporte de animales vivos y de mercancías de carácter excepcional.

121. En general, la delegación de Grecia lamenta que la mayoría de los miembros de la Conferencia hayan rechazado numerosas propuestas dimanantes de países tradicionalmente cargadores para adoptar otras disposiciones que son superfluas o están injustificadas desde un punto de vista jurídico o económico, y que no ofrecen particulares ventajas a los cargadores. Así ocurre, por ejemplo, con las definiciones de "porteador", de "cargador" y de "contrato de transporte", en las que se hacen reenvíos recíprocos y que enuncian cosas evidentes, y con la definición de "porteador efectivo", que es tan amplia que también podría abarcar al capitán y la tripulación del buque. En Grecia, los sindicatos de gente de mar son muy poderosos y probablemente manifestarán una fuerte oposición a esas definiciones y a sus consecuencias.

122. Por otra parte, la distinción que se hace en el párrafo 6 del artículo 5 entre las "medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas" y las "medidas razonables adoptadas para el salvamento de mercancías en el mar" casi no es aplicable en la práctica y está en contradicción con la ética profesional de la gente de mar, así como con las obligaciones dimanantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar. Se pueden hacer las mismas críticas al artículo 18, al

[3] La delegación de Liberia informó posteriormente en la Secretaría que deseaba que su país figura entre aquellos que se habían abstenido.

párrafo 7 del artículo 19 y al párrafo 1 del artículo 26. En cuanto a los artículos 21 y 22, relativos a la jurisdicción y el arbitraje, introducen conceptos nuevos difícilmente compatibles con el ordenamiento jurídico griego.

123. Finalmente, y sobre todo, la delegación de Grecia deplora que no se pueda hacer ninguna reserva a la aplicación de las disposiciones del Convenio. Esto impedirá a muchos países adherirse al Convenio cuando, en realidad, hubieran podido hacerlo si hubiesen tenido la posibilidad de formular reservas respecto de cuestiones secundarias inaceptables para ellos.

124. Por los motivos que acaba de exponer y, en particular, a causa de la exclusión de las cláusulas de reserva, la delegación griega se ha visto inducida a abstenerse en la votación sobre el proyecto de convenio. No obstante, espera que, cuando el Convenio entre en vigor y sea aplicado, se compruebe que los temores que acaba de expresar no tienen fundamento, y Grecia podrá entonces adherirse al mismo.

125. El Sr. CLETON (Países Bajos) dice que su delegación ha votado a favor del proyecto de convenio porque ha aceptado la transacción global a la que se ha llegado sobre las principales cuestiones después de largas y difíciles negociaciones. No obstante, la delegación neerlandesa no está totalmente satisfecha, ya que la redacción del texto deja bastante que desear desde el punto de vista jurídico. A su juicio, este aspecto de los trabajos ha sido descuidado durante la Conferencia y relegado a un segundo plano en beneficio de excesivos debates de carácter político. La consecuencia de este hecho es que la Conferencia ha adoptado un texto que adolece a menudo de falta de claridad y que puede dar lugar a litigios inútiles y costosos. Son previsibles ya las dificultades con que tropezarán los tribunales que tengan que aplicar las normas enunciadas en el nuevo Convenio.

126. El Sr. CASTRO (México) dice que el Convenio tal vez no instaure una justicia perfecta, cosa imposible, pero establece un régimen más equitativo y constituye un progreso considerable desde el punto de vista de los intereses de los países en desarrollo.

127. Tras el habitual intercambio de cortesías, el PRESIDENTE declara que la Conferencia ha concluido sus trabajos y anuncia que el Convenio quedará abierto a la firma a partir del día siguiente por la mañana, en la sesión de clausura.

*Se levanta la sesión a las 24 horas.*

# 10a. sesión plenaria

**Viernes 31 de marzo de 1978, a las 12.10 horas**

*Presidente:* Sr. R. HERBER (República Federal de Alemania).

A/CONF.89/SR.10

## TEMA 11 DEL PROGRAMA

### Firma del Acta Final y del Convenio y otros instrumentos (A/CONF.89/13)

## TEMA 12 DEL PROGRAMA

### Clausura de la Conferencia

1. El PRESIDENTE dice que la Conferencia, después de cuatro semanas de intensos esfuerzos, ha cumplido su cometido y tiene ahora ante sí el Acta Final, que comprende en anexo el texto del nuevo Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 (A/CONF. 89/13).

2. Aunque el Convenio quizás no satisfaga enteramente los deseos de todos, la votación final puso de manifiesto que todos los participantes estaban dispuestos a transigir a fin de lograr un cuerpo de normas moderno y universalmente aplicable, que indudablemente representa un progreso con respecto a las Reglas de La Haya, especialmente en lo que se refiere a aspectos tan importantes como la cuestión de la responsabilidad, y que mejorará la situación jurídica del cargador protegiendo al mismo tiempo al porteador mediante la limitación de sus riesgos. Está convencido de que los países comprobarán que el nuevo Convenio constituye un instrumento eficaz para el fomento de su comercio recíproco y un cuerpo armonioso de principios que reflejan la nueva tendencia hacia la cooperación mundial en la esfera del derecho marítimo que se manifestó primero en los arduos y fructíferos trabajos de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) y de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y en especial de su Sección de Reglamentación del Transporte Marítimo, que inició la revisión de las Reglas de La Haya. Rinde tributo a la incansable labor de la Mesa de la Conferencia, en particular del Presidente de la Primera Comisión, y de la Secretaría.

3. Transmitirá al Gobierno de la República Federal de Alemania y a las autoridades de la Libre y Hanseática Ciudad de Hamburgo las expresiones de agradecimiento de la Conferencia por la hospitalidad que se le ha dispensado y por los medios que se pusieron a su disposición.

4. Al Sr. KHOO (Singapur) le es muy grato comprobar que se ha podido llevar a buen término los intensos esfuerzos desplegados durante muchos años en la CNUDMI y la UNCTAD y rinde tributo a todos aquellos, como el Sr. Honnold, el Sr. Chafik y el Sr. Selvig, que han aportado una contribución especialmente

importante a esa labor. El nuevo Convenio es el resultado de una transacción y, como tal, no puede satisfacer enteramente a nadie, pero, como ha dicho el Presidente, representa una gran mejora con respecto a las Reglas de La Haya y espera que todas las delegaciones presentes recomendarán a sus gobiernos que lo estudien detenidamente. Agradece al Gobierno de la República Federal de Alemania y a las autoridades de la Ciudad de Hamburgo su hospitalidad y ayuda a la Conferencia.

5. El Sr. BREZHNEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) dice que el Convenio que la Conferencia ha adoptado después de un mes de intensos esfuerzos tendrá la máxima importancia para el comercio internacional y el transporte marítimo internacional. Naturalmente, ese instrumento será objeto en los próximos meses de un estudio muy detenido; se necesitará algún tiempo para conocer a fondo todos sus detalles y todas las consecuencias de las disposiciones que incorpora como resultado del esfuerzo común de todos los participantes para hallar soluciones de transacción, a las que ha sido posible llegar gracias al espíritu constructivo que ha predominado durante toda la Conferencia.

6. Da las gracias a las autoridades de la Ciudad de Hamburgo y al Gobierno de la República Federal de Alemania por su hospitalidad y muestras de consideración, y expresa la esperanza de que el Convenio será favorablemente acogido por los medios a los que está en definitiva destinado y constituirá un hito en el desarrollo de una cooperación internacional mutuamente ventajosa.

7. El Sr. CASTRO (México) acoge con satisfacción el nuevo Convenio que ahora tiene ante sí la Conferencia. Se ha expresado el temor de que ese instrumento perturbe el actual orden jurídico en la esfera del transporte marítimo de mercancías. No puede apoyar esa manera de ver las cosas, habida cuenta especialmente de que el sistema actual, establecido en virtud de las Reglas de La Haya, no es en absoluto ventajoso para un país en desarrollo como México. En la sesión anterior, el representante de Grecia hizo un penetrante análisis de los problemas a los que en un futuro próximo tendrán que hacer frente los países para dar efecto al Convenio, pero esos problemas pueden superarse si la comunidad internacional está dispuesta a cooperar en la vía del progreso hacia un nuevo orden económico internacional más equitativo. A este respecto, la delegación de México advierte con satisfacción que el Japón votó a favor del nuevo Convenio, a pesar de algunos puntos de desacuerdo, con ánimo de promover la cooperación internacional.

8. En nombre de su delegación, da las gracias al Gobierno de la República Federal de Alemania y a las autoridades de la Ciudad de Hamburgo por su hospitalidad y los medios que proporcionaron a la Conferencia.

9. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) dice que la adopción del Acta Final y del Convenio representa el principio de una nueva etapa en una rama del derecho que es una de las más antiguas del mundo. El hecho de que los países estén actualmente reunidos en una comunidad universal significa por necesidad que todos tienen que mantener relaciones comerciales recíprocas, y su delegación está firmemente convencida de que el nuevo Convenio les facilitará esas relaciones, en cuanto que, al sustituir a las Reglas de La Haya, ha preservado sin embargo las instituciones acreditadas desde hace mucho tiempo que son importantes para la mejora de las condiciones del comercio marítimo. Rinde tributo a la CNUDMI, la UNCTAD y el Comité Marítimo Internacional, que desempeñaron un papel tan importante durante la labor preparatoria que condujo al Convenio, y al Sr. Honnold, el Sr. Vis (Secretario Ejecutivo de la Conferencia), el Sr. Chafik y el Sr. Selvig, que trabajaron eficaz e incansablemente para que la Conferencia pudiera alcanzar su objetivo.

10. Da las gracias a las autoridades de la República Federal de Alemania y la Libre y Hanseática Ciudad de Hamburgo por la hospitalidad que dispensaron a la Conferencia.

11. El Sr. SELVIG (Noruega), hablando en nombre de los países nórdicos, expresa su agradecimiento al Gobierno de la República Federal de Alemania y a la Libre y Hanseática Ciudad de Hamburgo por los medios que pusieron a disposición de la Conferencia y que facilitaron grandemente a ésta el cumplimiento de su cometido, y felicita a las Naciones Unidas por la adopción, por primera vez, de un convenio en la esfera del derecho marítimo privado. Hace votos porque el Convenio logre su finalidad y se convierta en un instrumento verdaderamente útil que facilite el comercio internacional.

12. El Sr. CARRAUD (Francia) dice que su delegación se adhiere a las expresiones de satisfacción y agradecimiento de otros oradores. La labor de cuatro semanas ha culminado en un buen Convenio, que no sólo adapta el derecho marítimo internacional a las condiciones modernas, sino que también restablece el equilibrio entre las distintas partes que intervienen en el transporte marítimo de mercancías y amplía el alcance de las normas internacionales aplicables. El próximo objetivo es dar vigencia al Convenio. Esto no será fácil y requerirá mucha buena voluntad y la firme determinación de impedir que prácticas arraigadas pongan trabas a su aplicación. Al final de la Conferencia, sin embargo, ha quedado puesto de manifiesto que muchos países abrigan un genuino deseo de cooperar para la unificación de las normas de derecho marítimo; hace votos porque sus esfuerzos fructifiquen en un futuro no demasiado lejano.

13. El Sr. GUEIROS (Brasil), hablando en calidad de coordinador del Grupo Latinoamericano en el Grupo de los 77 y en calidad de representante de su Gobierno, da las gracias a todos aquellos que con su dedicación y sus conocimientos han contribuido a la elaboración del nuevo Convenio, en las etapas preparatorias de los trabajos y en la propia Conferencia. El Convenio no es la panacea universal, pero demuestra la voluntad de los países de elevarse por encima de las cuestiones políticas y económicas que los dividen para resolver, con un espíritu de transacción, los problemas internacionales que plantea el transporte marítimo de mercancías. Expresa la gratitud de su delegación al Gobierno de la República Federal de Alemania y a las autoridades de la Ciudad de Hamburgo por su generosa hospitalidad.

14. El Sr. CHAFIK (Egipto) da las gracias al Presidente y a los demás miembros de la Mesa por los denodados esfuerzos que desplegaron para llevar a buen término la Conferencia. Da las gracias también al Sr. Selvig, al que considera como padre espiritual del Convenio, y al Sr. Sweeney, que sacrificó mucho tiempo y realizó muchos esfuerzos para contribuir a que la Conferencia llegara a un acuerdo.

15. Aunque en algunas ocasiones los debates que presidió fueron apasionados, considera que los participantes trataron verdaderamente de conciliar los intereses de toda la comunidad internacional. La Conferencia se esforzó por poner remedio a una situación injusta y, si no logró un éxito completo, por lo menos estableció un sistema más equitativo.

16. El Sr. RAY (Argentina), el Sr. PIAY (Indonesia), hablando en nombre del Grupo Asiático, el Sr. CLETON (Países Bajos), el Sr. EYO (Nigeria), el Sr. KIM (República de Corea), el Sr. DIA (Senegal) y la Sra. OLOWO (Uganda) expresan su satisfacción por el nuevo Convenio, a pesar de sus reservas acerca de ciertos aspectos, y se adhieren a las expresiones de agradecimiento dirigidas por otras delegaciones a las autoridades de la República Federal de Alemania y de la Ciudad de Hamburgo por su hospitalidad y eficientes servicios.

17. El Sr. SLOAN (Representante del Secretario General de las Naciones Unidas) expresa, en nombre del Secretario General, su profundo agradecimiento al Gobierno de la República Federal de Alemania y a la Libre y Hanseática Ciudad de Hamburgo por los excelentes medios que proporcionaron y da las gracias a todos los que contribuyeron al éxito de la Conferencia.

18. El PRESIDENTE dice que llamará por orden alfabético a las delegaciones para que firmen el Acta Final y, si tienen los poderes necesarios, para que firmen también el Convenio.

19. Declara clausurada la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías.

*Se levanta la sesión a las 14.15 horas.*

## ACTAS RESUMIDAS DE LAS SESIONES DE LA PRIMERA COMISION

# 1a. sesión

**Martes 7 de marzo de 1978, a las 15.20 horas**

*Presidente*: Sr. M. CHAFIK (Egipto).

A/CONF.89/C.1/SR.1

### Aprobación del programa

1. *Queda aprobado el programa provisional (A/CONF.89/C.1/L.1).*

### Elección de un Vicepresidente y de un Relator

2. El Sr. KRESKAY (Hungría) propone al Sr. S. Suchorzewski (Polonia) para el cargo de Vicepresidente.

3. *Por aclamación el Sr. Suchorzewski (Polonia) queda elegido Vicepresidente.*

4. El Sr. SELVIG (Noruega) propone al Sr. M. LOW (Canadá) para el cargo de Relator.

5. El Sr. POPOV (Bulgaria), el Sr. DIXIT (India) y el Sr. MAITLAND (Liberia) apoyan la propuesta.

6. *Por aclamación, el Sr. Low (Canadá) queda elegido Relator.*

### Organización de los trabajos

7. El Sr. DIXIT (India) dice que su delegación tiene interés en que se aclare la condición de las observaciones y propuestas contenidas en los documentos A/CONF. 89/7 y ADD.1 y A/CONF. 89/8. Según el artículo 27 del reglamento, las propuestas que han de servir de base para el examen por la Conferencia del convenio sobre el transporte marítimo de mercancías son el proyecto de artículos que figura en el documento A/CONF. 89/5 y el proyecto de disposiciones relativas a la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales preparado por el Secretario General (A/CONF. 89/6).

8. El Sr. HONNOLD (Estados Unidos de América) dice que su delegación entiende que las observaciones y propuestas que figuran en los documentos A/CONF. 89/7 y Add. 1 y A/CONF. 89/8 serán examinadas debidamente por la Conferencia con arreglo al artículo 28 del reglamento. Por esta razón, su delegación no ha presentado a la Conferencia ningún documento en el que se expongan las opiniones y sugerencias de los Estados Unidos.

9. La Sra. YUSOF (Malasia) hace suyas las observaciones hechas por el representante de la India.

10. El Sr. BYERS (Australia), el Sr. FUCHS (Austria) y el Sr. JOMARD (Iraq) dicen que comparten la opinión del representante de los Estados Unidos.

11. El Sr. MARTINEZ-MORCILLO (España) dice que el documento A/CONF. 89/7 contiene varias propuestas que su país desea que considere la Conferencia. A su delegación le interesa mucho saber qué criterios se adoptarán para determinar el orden en que se han de examinar las propuestas, habida cuenta del artículo 40 del reglamento.

12. El Sr. VIS (Secretario Ejecutivo de la Conferencia) dice que las observaciones y propuestas a que se ha hecho referencia formarán parte, en todo caso, de la base del examen por la Conferencia del convenio propuesto de conformidad con el párrafo 4 de la resolución 31/100 de la Asamblea General.

13. Respondiendo a la pregunta del representante de España, dice que no existe una regla general sobre la prioridad de las propuestas; se trata de una cuestión que debe decidirse teniendo en cuenta las circunstancias del caso.

14. El Sr. DOUAY (Francia) dice que el examen del proyecto de convenio por la Comisión se vería facilitado si la Secretaría preparase un documento en el que se expusieran, artículo por artículo, las observaciones y propuestas presentadas por los gobiernos (A/CONF. 89/7 y Add. 1).

15. El Sr. VIS (Secretario Ejecutivo de la Conferencia) sugiere que se pida a las delegaciones que indiquen a la Secretaría las observaciones y propuestas que desean que examine la Comisión. La Secretaría podría entonces preparar un documento sobre esta base. Las observaciones o propuestas que no figurasen en dicho documento no serían examinadas en la Comisión.

16. *Así queda acordado.*

17. La Sra. OLOWO (Uganda), apoyada por el Sr. SARLIS (Grecia) y el Sr. KERRY (Reino Unido), dice que sería procedente que las declaraciones generales que algunas delegaciones deseen formular sobre el

proyecto de convenio fueran oídas por la Comisión antes de que ésta comenzase el examen de los distintos artículos.

18. El Sr. HONNOLD (Estados Unidos de América), apoyado por el Sr. BYERS (Australia), el Sr. POPOV (Bulgaria), el Sr. AL-ALAWI (Omán) y el Sr. KALBOUSSI (Túnez), expresa la opinión de que la Comisión debería abordar inmediatamente el estudio del proyecto de convenio artículo por artículo.

19. El PRESIDENTE sugiere que la Comisión pase inmediatamente a estudiar el proyecto de artículos y que se permita a las delegaciones que deseen formular declaraciones generales que lo hagan en el momento oportuno durante dicho examen.

20. *Así queda acordado.*

**Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (A/CONF. 89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 y Add.1, A/CONF.89/8 y A/CONF.89/C.1/L.2)**

*Artículo 1*

21. El Sr. ARGYRIADIS (Grecia) dice que el artículo 1, y en particular la adición de definiciones de los términos "porteador efectivo" y "consignatario", representa una destacada mejora con respecto a las disposiciones correspondientes de las Reglas de La Haya. No obstante, su delegación considera que es necesario aclarar el término "porteador", que se define en el párrafo 1 por referencia al cargador. El término "cargador" no se define en ningún lugar del proyecto de convenio y, en cualquier caso, se celebran a menudo contratos de transporte marítimo con personas que no son cargadores. Por lo tanto, su delegación propone que se modifique la definición como sigue: "Por 'porteador' se entenderá toda persona que, mediante un contrato de transporte, se comprometa a transportar mercancías por mar" (A/CONF.89/C.1/L.2). Si esta modificación no es aceptable, su delegación apoyará la propuesta de Austria y Qatar de que se incluya una definición de "cargador" en el artículo 1 (véase A/CONF.89/7).

22. El Sr. MAITLAND (Liberia) dice que la propuesta de Grecia contribuye a resolver sus dificultades en relación con la definición de "porteador" en el párrafo 1. Su delegación, cuya postura es similar a la de los Estados Unidos (*ibid.*), considera que, con arreglo a la legislación de los Estados Unidos y quizá también a la del Reino Unido, la definición, en su redacción actual, puede estimular la emisión de conocimientos de embarque fraudulentos, que se produce con cierta frecuencia, en particular en el caso de productos terminados expedidos de los países desarrollados a los países en desarrollo. El orador ha conocido casos de conocimientos de embarque con firmas que no eran auténticas ni estaban autorizadas por el porteador efectivo, y en los que el consignatario del país en desarrollo sufrió los perjuicios derivados de la consiguiente falta de entrega de la carga. En muchas partes del mundo, la aprobación de una definición de este tipo disminuiría considerablemente la fuerza de las penas existentes al hacer más difícil el descubrimiento de los conocimientos de embarque ilegalmente emitidos. Por lo tanto, para superar estas dificultades su delegación propone que, en el párrafo 1, se reemplacen las palabras "que actúe en su nombre" por las palabras "que tenga su autorización". En su opinión, esta modificación no redundaría en perjuicio del creciente comercio de los países en desarrollo, porque seguiría pudiéndose ejercer la jurisdicción sobre el porteador y el porteador efectivo, tanto *in rem* como *in personam* en todo el mundo.

23. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas), refiriéndose al título del proyecto del convenio, dice que, a juicio de su delegación, tal como está redactado resulta demasiado amplio, ya que el proyecto de convenio sólo regula algunas de las cuestiones relativas al transporte marítimo de mercancías y no todas ellas. Se reserva el derecho de volver más adelante sobre esta cuestión.

24. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) explica que la cuestión planteada por su Gobierno en las observaciones que presentó por escrito a la Secretaría (*ibid.*) se refiere esencialmente a las normas por las que se rige la representación en los países de *common law*. Su delegación mantiene su preferencia por la utilización de las palabras "que tenga su autorización".

25. El Sr. FUCHS (Austria), refiriéndose a la propuesta de Grecia, conviene en que, si se define el "porteador" como toda persona que haya celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador, es lógico que se incluya en el proyecto de convenio una definición de la palabra "cargador".

26. Apoya la propuesta de que se sustituyan las palabras "que actúe en su nombre" por las palabras "que tenga su autorización", y hace suyas las opiniones expresadas por el representante de Liberia.

27. El Sr. MacANGUS (Canadá) señala que en las observaciones que presentó por escrito a la Secretaría, su Gobierno manifestó que estaba de acuerdo con las definiciones de los términos "porteador" y "porteador efectivo" del proyecto de Convenio (*ibid.*). En cuanto a la observación del representante de Liberia, a juicio de su delegación, las palabras "que actúe en su nombre" no darán lugar a actos fraudulentos. No obstante, no se opone a que se sustituyan por las palabras "que tenga su autorización".

28. El Sr. BYERS (Australia) dice que la segunda parte de la definición de "porteador" se refiere al instrumento escrito que constituye la base sobre la que puede iniciarse una acción. Si se sustituyen las palabras "que actúe en su nombre" por las palabras "que tenga su autorización", se destruye toda la utilidad de ese instrumento, porque en ese caso el cargador tendría que probar no sólo que existe el instrumento escrito sino también que ha sido establecido con la autorización de la persona interesada. Esto plantearía, en opinión del orador, dificultades insuperables, en especial cuando las oficinas respectivas del cargador y el porteador estén situadas en lugares muy

distantes entre sí. Por lo tanto, es partidario de la actual definición de "porteador".

29. El Sr. SELVIG (Noruega) dice que la idea en que se basa el texto actual es que el cargador debe tener derecho a iniciar una acción contra la persona con la que celebra un contrato para el transporte de mercancías. Si no tiene ese derecho, debe indicarse claramente en el momento en que se celebra el contrato que no se celebra en nombre de la persona que negocia con el cargador, sino en nombre de otra persona, en cuyo caso se trata de una cuestión de representación. La propuesta de los Estados Unidos de que se cambien las palabras "que actúe en su nombre" por las palabras "que tenga su autorización" puede dar lugar a dificultades en una situación en la que una persona que celebre un contrato en su propio nombre tenga en realidad la autorización de un tercero, sin el conocimiento de la otra parte contratante.

30. Por lo que se refiere a la propuesta de Grecia de que se modifique la definición del término "porteador", señala que el Convenio de Bruselas de 1924 no contenía definición alguna del cargador y, sin embargo, no se plantearon grandes dificultades al respecto.

31. Preferiría que no se modificase el texto actual; sin embargo, si se decide incluir las palabras "que tenga su autorización", deberían agregarse además de las palabras "que actúe en su nombre", y no en lugar de éstas.

32. El Sr. GUEIROS (Brasil) coincide con el representante de Noruega en que, si se aprueba la inclusión de las palabras "que tenga su autorización", éstas deberían constituir una adición y no una sustitución.

33. Por lo que se refiere a la opinión del representante de Grecia de que la inclusión de la palabra "cargador" en la definición de "porteador" puede crear ambigüedad al no estar definido el "cargador", señala que, en sus observaciones, Austria propuso una definición de la palabra "cargador" (*ibid.*). A esa propuesta, podrían agregarse las palabras "que tenga su autorización", y la definición modificada podría insertarse entre los párrafos 2 y 3 del texto actual.

34. El Sr. SMART (Sierra Leona) apoya la propuesta de que se sustituyan las palabras "que actúe en su nombre" por las palabras "que tenga su autorización" en el párrafo 1, porque la primera expresión no incluiría la posibilidad de que alguien utilice el nombre del porteador sin su autorización. Propone también que se añadan entre paréntesis, en el proyecto revisado, tras la palabra "autorización" las palabras "expresa, implícita, manifiesta o aparente".

35. Expresa su desacuerdo con las opiniones del representante de Noruega sobre la conveniencia de añadir las palabras "que tenga su autorización" al texto actual ("que por sí o por conducto de otra que actúe en su nombre"), ya que esa adición podría dar lugar a ambigüedades en los casos en que el agente no revelase si actuaba o no en su propio nombre.

36. El Sr. KERRY (Reino Unido) dice que no acierta a ver cómo se podría alegar justificadamente que existe un contrato de transporte entre un cargador y una persona cuyo nombre se ha utilizado sin autorización. Sin embargo, para disipar cualquier duda en cuanto a la posible interpretación del párrafo 1, estaría dispuesto a apoyar la enmienda propuesta por los Estados Unidos.

37. El Sr. SANYAOLU (Nigeria) es partidario de que se mantenga el actual texto del párrafo 1 que, a su juicio, no suscita dificultades. Las palabras "por conducto de otra que actúe en su nombre" dan a entender que es preciso declarar el nombre del poderdante en el momento de la celebración del contrato, por lo que la enmienda propuesta por los Estados Unidos parece innecesaria.

38. Acepta la propuesta austríaca de que se añada una definición de "cargador" al artículo 1; ello no haría más que realzar la claridad del texto.

39. El Sr. SOTIROPOULOS (Grecia) dice que, si bien es cierto que el Convenio de Bruselas de 1924 no contiene una definición del término "cargador", no puede decirse que ese Convenio sea un modelo de redacción. La finalidad del nuevo convenio es precisamente establecer una serie completa de definiciones. El objeto de la propuesta de su delegación es encontrar una fórmula que permita prescindir de la palabra "cargador" en la definición del porteador. La propuesta austríaca sería una solución aceptable; sin embargo, la persona que celebra un contrato de transporte con un porteador puede no ser un cargador, sino simplemente un agente de transporte. Por consiguiente, su delegación ha considerado que es más prudente evitar la posibilidad de una interpretación errónea prescindiendo del término "cargador" en el nuevo convenio.

40. En cuanto a la propuesta de los Estados Unidos, el orador duda de que el actual proyecto de convenio sea el lugar apropiado para tratar de las cuestiones de la representación, cuyas normas varían considerablemente de un país a otro. Los distintos sistemas jurídicos apoyan generalmente la tesis de que nadie puede ser considerado responsable en virtud de un contrato celebrado en su nombre pero sin su autorización; con todo, el planteamiento expreso de la cuestión en el actual proyecto puede crear innecesariamente nuevas dificultades de orden jurídico. Su propuesta tiende a soslayar esa dificultad.

41. La Sra. RICHTER-HANNES (República Democrática Alemana) está de acuerdo con el representante de Grecia de que se trata de una cuestión relacionada con las normas relativas a la representación (la protección de terceros). Si una persona no autorizada para celebrar un contrato de transporte lo hiciera no obstante, y si el cargador no supiera o no pudiera saber que no existía autorización, las consecuencias jurídicas podrían ser diversas e implicarían cuestiones que sólo recargarían innecesariamente el proyecto de convenio. Por consiguiente es partidaria de que se retenga el párrafo 1 en su forma actual. Sin embargo, si la mayoría prefiere la definición de "porteador" dada por Grecia o la definición de "cargador" dada por Austria, la posición de su delegación sería flexible. No obstante, se opone firmemente a la propuesta de los Estados Unidos.

42. El Sr. EYZAGUIRRE (Chile) dice que, a su juicio, el actual párrafo 1 solventaría las dificultades suscitadas por la correspondiente disposición del Convenio de Bruselas de 1924 y, en consecuencia, debe conservarse sin

modificaciones; señala que el artículo 10 del proyecto de convenio se refiere a la responsabilidad del porteador y del porteador efectivo, y que se prevé la presentación de reclamaciones por daños. La propuesta de los Estados Unidos podría tener el efecto de obstaculizar cualesquiera acciones que se planteasen a ese respecto, razón por la cual su delegación se opone a ella.

43. Estima que es conveniente definir el término "cargador", ya que en la parte III del proyecto de convenio se alude específicamente a la responsabilidad del cargador. Estaría dispuesto a aceptar la fórmula propuesta por Austria.

44. El Sr. MASSUD (Pakistán) dice que las palabras "por conducto de otra que actúe en su nombre" dan a entender que existe la debida autorización, ya que si no hay autorización no hay contrato, y es innecesario abordar la cuestión de la representación. Por consiguiente, manteniendo la definición del párrafo 1 en su redacción actual se eliminaría la incertidumbre que pudiera introducir la frase "que tenga su autorización".

45. El Sr. PTAK (Polonia) dice que es preciso incluir en el proyecto de convenio una definición de "cargador", ya que las definiciones de dicho término que figuran en las legislaciones nacionales existentes no concuerdan. Además, sería extraño que el convenio definiese sólo a una parte en el contrato de transporte, y el artículo 12 regula las diversas cuestiones específicas relacionadas con la responsabilidad del cargador. En consecuencia, apoya la propuesta austríaca, aunque no necesariamente en las mismas palabras en que está redactada.

46. En cuanto a la definición del término "porteador", estima que aunque se modificase el texto actual para añadir las palabras "que tenga su autorización", seguiría existiendo un peligro de dolo. Sin embargo, no se opondrá a que se inserten esas palabras a continuación de las palabras "por conducto de otra que actúe en su nombre".

47. No puede suscribir la propuesta del representante de Grecia relativa a la definición de "porteador"; su contenido esencial figura ya en párrafo 5 del artículo 1.

*Se levanta la sesión a las 18 horas.*

# 2a. sesión

**Miércoles 8 de marzo de 1978, a las 10.15 horas**

*Presidente*: Sr. M. CHAFIK (Egipto).

A/CONF.89/C.1/SR.2

**Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/7 y Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.2, L.37, L.51)**

*Artículo 1* (continuación)

*Párrafo 1*

1. El Sr. MATYASSY (Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril) recuerda que se convino en que las delegaciones presentarían en las sesiones las enmiendas que han sometido ya por escrito, reunidas en el documento A/CONF.89/7 y Add.1 y analizadas en el documento A/CONF.89/8, pero que las organizaciones internacionales no tienen esa posibilidad. Por ello señala a la atención de los representantes una práctica usual que consiste en recoger por su cuenta, como propuestas, las sugerencias hechas por las organizaciones internacionales, de modo que puedan ser examinadas.

2. El Sr. KHOO (Singapur) dice que no tiene ninguna dificultad en aceptar el texto actual del párrafo 1 del artículo 1, puesto que esta definición tiene por objeto simplemente describir la figura a que se refiere el término "porteador" a los efectos del convenio, sin intentar resolver la cuestión de si esa persona está o no autorizada por el comitente a celebrar un contrato de transporte. Efectivamente, en el presente caso no hay por qué ocuparse de cuestiones de representación.

3. El Sr. DOUAY (Francia) es partidario de que se mantenga la definición propuesta por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI), basada en el principio de que el porteador es el que celebra el contrato de transporte. A este respecto, es importante precisar cuáles son las dos partes en el contrato, mientras que la propuesta de Grecia (A/CONF.89/C.1/L.2) suprime la referencia al cargador. Aunque la delegación francesa comparte la idea de que el cargador puede ser también el destinatario, cree sin embargo que, pese a ello, el contrato de transporte no se celebra con el destinatario sino efectivamente con el cargador. En segundo lugar, la propuesta de Grecia recoge un elemento que figura ya en la definición del contrato de transporte incluida en el párrafo 5 del artículo 1. En tercer lugar, no prevé el caso en el que el contrato de transporte es celebrado por un tercero en nombre del porteador.

4. En cuanto a la propuesta de los Estados Unidos de América (A/CONF.89/C.1/L.51), modifica las normas clásicas de la representación. Ahora bien, no incumbe a la Conferencia introducir en el convenio una precisión complementaria que imponga al cargador la obligación de demostrar que el porteador ha dado efectivamente su

autorización a su representante. La supresión de la fórmula "que actúe en su nombre" equivale a suprimir un elemento esencial del contrato de transporte, a saber, el compromiso de trasladar mercancías de un lugar a otro. La propuesta de transacción de Noruega tiene el mérito de conservar las palabras "que actúe en su nombre", pero recoge la propuesta americana, cuando convendría dejar que las legislaciones nacionales resolvieran los problemas del contrato de mandato.

5. El Sr. RAMIREZ HIDALGO (Ecuador) aprueba el texto inicial del párrafo 1, pero considera necesario que también se defina lo que se entiende por "cargador".

6. El Sr. CASTRO (México) apoya la definición del término "porteador" propuesta por la CNUDMI. Si algunos participantes temen que este texto permita maniobras fraudulentas, ha llegado el momento de precisar las enmiendas y quizá el Comité de Redacción pueda desempeñar un papel al respecto.

7. El Sr. ISIN (Turquía) es partidario de que se mantenga el texto actual del párrafo 1, pero cree que sería útil definir el término "cargador" en el artículo.

8. El Sr. GONDRA (España) apoya en términos generales la redacción actual del párrafo 1. Sin embargo, convendría introducir ciertas precisiones para aclarar, entre otras cosas, el problema de la representación, es decir de las condiciones en las cuales la declaración de un mandatario vincula al porteador. A primera vista, la solución propuesta verbalmente por Noruega en la sesión anterior parece satisfactoria pero, en realidad, no prevé las distintas relaciones que pueden existir entre representante y representado, es decir, por ejemplo, la posibilidad de ratificación *a posteriori* o de presunción legal de autorización. Por lo tanto, quizá fuese preferible que en el convenio no se aludiera a estas complejas cuestiones de representación. Tal vez se podrían emplear términos jurídicos menos específicos y decir que "por "porteador" se entiende toda persona que por sí o por medio de otra ha celebrado un contrato de transporte".

9. Por otra parte, el representante de España comparte la opinión de que es necesario definir el término "cargador", no sólo por una razón de simetría jurídica, sino también para individualizar a la otra parte en el contrato, que no siempre es el cargador en el sentido usual del término, puesto que el cargador puede actuar por cuenta del destinatario.

10. El Sr. NDAWULA (Uganda) se pronuncia a favor de que se mantenga el párrafo inicial en su forma actual y considera superfluo que se introduzca en él la idea de que el porteador debe dar su autorización. También parece inútil prever una definición del término "cargador".

11. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) subraya que la Comisión deberá dedicar mucho tiempo al artículo 1, ya que las definiciones pueden tener una gran influencia en el destino de un convenio, y recuerda que, contrariamente a las definiciones aprobadas en el contexto de las Reglas de La Haya, que permitieron, en una serie de casos, eximir de responsabilidad al porteador, una definición debe consistir en una sencilla explicación o descripción de los elementos esenciales del objeto de la definición. En este caso, apoya la propuesta oral formulada por Noruega, en la sesión anterior, con la idea de que, si se emplea sola, la fórmula "que actúe en su nombre" constituye un riesgo en la medida en que podría interpretarse en el sentido de que el porteador es automáticamente responsable, desde el momento en que su nombre figura en el encabezamiento del conocimiento de embarque. Pero añade que también se podrían suprimir las palabras "que actúe en su nombre y que tenga su autorización". Explica que fueron los porteadores americanos, a los que preocupaba tener que defenderse de los conocimientos de embarque fraudulentos, los que tomaron la iniciativa de la propuesta presentada por su delegación. En cuanto a los cargadores, cuando se les puso al corriente de la preocupación de los porteadores, reconocieron que la solución elegida no les obligaría a cumplir una nueva condición ya que, al menos en los Estados Unidos, pueden iniciar una acción no sólo contra el porteador sino también contra el buque, y además pueden acogerse al artículo 21 del proyecto de convenio.

12. Pasando a referirse a la propuesta de Grecia de que se defina el término "cargador", el representante de los Estados Unidos dice que, puesto que el convenio trata de la responsabilidad del porteador por los daños causados a las mercancías, sería peligroso definir el término "cargador" y que, si parece poco elegante mencionarlo en el párrafo 1 sin definirlo, sería preferible que se suprimiera esa mención.

13. El Sr. MacANGUS (Canadá) no está convencido de la necesidad de definir el término "cargador", porque desde la adopción de las Reglas de La Haya, hace más de 50 años, la falta de definición jamás ha causado dificultad alguna en la práctica. De hecho, la determinación de la identidad del porteador por el cargador parece más difícil que a la inversa. Si se admite el argumento de que es preciso definir el cargador, puesto que cargador y porteador no establecen contacto directo, se vuelve a la cuestión de la representación, cuando la mayoría de los oradores han reconocido, en el caso del porteador, que convenía evitar abordar esta cuestión. Además, toda enumeración de las personas capaces de actuar en lugar del cargador podría originar litigios. Tal definición podría también tener consecuencias nefastas en el caso de las mercancías en transbordo. Por esta razón, la delegación del Canadá cree que son más las dificultades que plantea esta propuesta que los problemas que resolvería en la práctica.

14. El Sr. CLETON (Países Bajos) prefiere el texto del párrafo 1 en su forma actual. Sin embargo, la delegación neerlandesa aceptaría que se insertasen las palabras "con autorización de la cual" a condición de que se conservaran las palabras "por conducto de otra que actúe en su nombre", pero estima que el convenio no debe tratar de la legislación relativa a la representación.

15. En lo que se refiere a la definición del término "cargador", será muy difícil encontrar una que sea satisfactoria. Austria propone una definición que contiene una referencia al porteador (véase A/CONF.89/7), con lo que se vuelve al punto de partida. Conforme ha explicado el Canadá, sería peligroso incluir una definición de "cargador" en el proyecto de convenio,

pues ello podría tener consecuencias enojosas cuando se tratase de identificar al cargador para determinar su responsabilidad conforme a lo estipulado en los artículos 12 y 13.

16. Grecia ha propuesto resolver el problema suprimiendo la mención del cargador en el párrafo 1, pero la fórmula propuesta no refleja con suficiente claridad la distinción entre las diversas partes contratantes en las operaciones de transporte marítimo, y tampoco precisa que el contrato previsto en el artículo 1 es el último de la serie cuando existen varios contratos sucesivos. Así pues, la delegación neerlandesa es partidaria de dejar el texto como está.

17. El Sr. KANG (Corea) apoya la propuesta de sustituir las palabras "por conducto de otra que actúe en su nombre" por "con autorización de la cual", pues puede ocurrir que la parte cuyo nombre aparece en el contrato no haya dado su autorización.

18. El Sr. DIXIT (India) cree que la enmienda de los Estados Unidos no resuelve el problema que se plantea en el párrafo 1. La expresión "por conducto de otra que actúe en su nombre" implica que se ha dado una autorización. En el caso de un contrato celebrado de manera dolosa, la responsabilidad del cargador para con el porteador se determinaría conforme al derecho penal nacional. En realidad, en materia de transporte marítimo, los agentes o representantes son personas generalmente conocidas en su ramo de actividad y, por consiguiente, para evitar los fraudes bastaría con incluir en el conocimiento de embarque una disposición que estipulase que se autoriza la emisión del conocimiento por un agente. Por lo demás, en la práctica le resultaría muy difícil a un agente pedir en cada caso la mencionada autorización, sobre todo en los países en desarrollo donde las comunicaciones son difíciles. Los contratos concertados por agentes son corrientes en los transportes marítimos y nadie hace esta clase de verificaciones.

19. No cabe duda de que sería conveniente definir el término "cargador" en el proyecto de convenio, a condición de redactar una buena definición. En efecto, si no existe esa definición, este término puede ser objeto de distintas interpretaciones. Sin embargo, la mejor solución sería dejar como está la definición de porteador y prever la inclusión en el conocimiento de una disposición en la que se precisase que la persona que concierta un contrato en nombre del porteador se presume que lo hace con su autorización.

20. El Sr. KALBOUSSI (Túnez) no es muy partidario del actual texto del párrafo 1, que debe ser examinado en el contexto general del proyecto de convenio, tendiente a establecer una nueva distribución de responsabilidades entre las partes que intervienen en las operaciones de transporte. Ahora bien, estas partes no son únicamente el porteador y el cargador, pues también existen, entre otros, los agentes, corresponsales o representantes marítimos, que son objeto de una reglamentación nacional en unos países pero no en otros. Dada la necesidad de tener en cuenta todos los intereses existentes y la importancia del convenio, es normal considerar que un porteador sólo estará obligado por un contrato cuando éste haya sido concertado por una persona autorizada por él, que actúe por cuenta de él y en su nombre.

21. La propuesta de Túnez (A/CONF.89/C.1/L.37), encaminada a definir al porteador como "toda persona con autorización de la cual se haya celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador", da mayor precisión a la definición y es más favorable para el comercio internacional; en efecto, puede tratarse de un mandato general mediante el cual una persona autoriza a otra para concertar contratos de transporte. La delegación tunecina cree que, para evitar toda confusión en cuanto a la interpretación del texto, conviene definir en el artículo 1 los términos "porteador" y "cargador", así como "mercancías" y "conocimiento".

22. El Sr. MEGHJI (República Unida de Tanzanía) apoya la definición de "porteador" que figura en el texto actual. Como quiera que también la palabra "cargador" ha sido utilizada en la definición, es importante que ese último término quede igualmente definido. El Sr. Meghji dice que históricamente el cargador ha sido tratado como un mero apéndice en las transacciones comerciales relativas a la navegación. Señala que, como la palabra "cargador" figura en los párrafos más críticos del proyecto de texto, no se puede dejar de subrayar demasiado la necesidad de definir el término. En cuanto a la propuesta tendiente a añadir las palabras "con autorización de la cual", su delegación considera que ello complicaría las cosas, pues sería preciso presentar un documento complementario para acreditar la validez del contrato, cosa que parece innecesaria.

23. El Sr. POPOV (Bulgaria) aprueba el párrafo 1 tal como figura en el texto actual. En su opinión, al incluir en el proyecto una definición del término "cargador" se va a plantear el problema de los agentes o representantes, que son muchos y se rigen por distintas normas según los países. Tal definición no daría ningún resultado productivo. La delegación de Bulgaria cree que es mejor ceñirse a la práctica en este punto y, lo mismo que la del Canadá, prefiere que el proyecto no contenga definición alguna de cargador.

24. El Sr. FAHIM (Egipto) se pronuncia en favor del texto del párrafo 1 en su forma actual.

25. El Sr. KERRY (Reino Unido) precisa nuevamente la posición de su delegación que, considerando debidamente todos los aspectos, prefiere atenerse al texto actual del párrafo 1 sin modificación, es decir, sin añadir una definición de cargador y sin suprimir tampoco el término "cargador". Cargador es, pues, toda persona que celebra un contrato de transporte marítimo de mercancías con el porteador.

26. El Sr. SELVIG (Noruega) precisa que, en realidad, su delegación no ha hecho ninguna propuesta, sino que se ha limitado a sugerir una fórmula de transacción consistente en combinar la enmienda propuesta por Estados Unidos (véase A/CONF.89/8, párr.18) con el texto actual del párrafo 1, a fin de evitar ciertas consecuencias enojosas que podría tener la enmienda que se examina. Por su parte, la delegación noruega prefiere el texto actual del párrafo 1.

27. Por lo demás, sería difícil elaborar una definición del término "cargador", pues se requeriría una definición que permitiese identificar el cargador a los efectos del artículo 14, por ejemplo, en el que figura definido como la persona a la que se expide el conocimiento de embarque, mientras que en el artículo 1 se entendería por "cargador" la persona con la que se ha celebrado el contrato de transporte. En la práctica, puede tratarse de dos personas diferentes; razón por la cual es preferible no dar una definición de cargador.

28. El Sr. FUCHS (Austria) dice que su delegación propone que se dé una definición de "cargador" en el artículo 1 (véase A/CONF.89/7), pues es precisamente esa laguna la que se ha reprochado a las Reglas de La Haya. Según los especialistas en derecho marítimo de distintos países, el cargador se define como una parte en el contrato de transporte, aunque puede desempeñar sus funciones por medio de agentes o representantes. Por consiguiente, si no hay definición de cargador en el proyecto de convenio, se corre el riesgo de tomar al mandatario o al representante por su mandante. Es preciso, pues, definir la figura del cargador, lo que no presentaría dificultad alguna en lo que se refiere a los artículos 12 y 13; en cuanto al artículo 14 y al inciso *d*) del párrafo 1 del artículo 15, bastaría con agregar las palabras "y de sus empleados y agentes".

29. El Sr. MORENO PARTIDAS (Venezuela) opina que sería preferible decir en el párrafo 1 que el porteador es toda persona "que, mediante un contrato de transporte, se comprometa a transportar mercancías por mar", como propone Grecia (A/CONF.89/C.1/L.2).

30. Los Estados Unidos tienen razón al señalar el peligro que entraña la expresión "por conducto de otra que actúe en su nombre", empleada en el texto actual. La modificación propuesta por Noruega deja un vacío, ya que, como ha hecho notar España, no prevé los casos en que la autorización se da *a posteriori*. La definición del porteador hace, pues, que sea necesario incluir en el artículo 1 una definición del cargador, ya que hay dos partes en el contrato cuyos derechos, acciones y responsabilidades serán definidos más adelante en el proyecto.

31. Finalmente, si se adopta el artículo 1, la delegación venezolana estima que será preciso encargar a un grupo de redacción que ultime el texto de dicho párrafo a fin de pasar inmediatamente a los artículos siguientes.

32. El Sr. ARGYRIADIS (Grecia) declara que la delegación griega retira su propuesta porque, según parece, la mayoría de las delegaciones considera que no hay razón para modificar el texto del párrafo 1. Además, si prevalece la opinión general de que es necesaria una definición de cargador, convendría confiar la elaboración de la misma a un grupo de trabajo *ad hoc*.

33. El PRESIDENTE hace notar que están pendientes la propuesta de los Estados Unidos y la propuesta de Austria. En cuanto a la primera, de los debates se desprende que la mayoría de las delegaciones prefieren conservar el texto del proyecto. En cuanto a la segunda, parece que muchas delegaciones desean que se incluya en el proyecto una definición de cargador. Por consiguiente, procede someter la cuestión a votación, a fin de crear, en su caso un grupo de trabajo *ad hoc*.

34. *Por 28 votos contra 27 y 4 abstenciones, la Comisión decide que, en principio, sería preciso incluir una definición de cargador en el artículo 1 del proyecto de convenio.*

35. El Sr. AMOROSO (Italia) señala que si se ha abstenido de participar en la votación ha sido porque considera que para votar a favor tendría que haber sabido en qué consiste la definición.

36. El PRESIDENTE declara que la votación sólo se refería al principio de la inclusión de una definición de cargador. Una vez que esa definición sea elaborada por un grupo de trabajo *ad hoc*, será sometida a la Comisión, la cual tendrá la posibilidad de rechazarla.

37. El Sr. DIXIT (India) señala que, por lo que respecta a la delegación india, sólo se trata de una decisión de principio y no sobre el texto de la definición, y que la definición podrá ser rechazada. Es preciso, pues, crear ahora un grupo de trabajo *ad hoc*.

38. El Sr. CASTRO (México) estima que convendría precisar si el grupo de trabajo estará encargado de mejorar el texto del artículo 1 o de elaborar una definición de cargador.

39. El Sr. GUEIROS (Brasil) dice que, en calidad de representante de un país de derecho romano, se pronuncia en contra de las definiciones que, en derecho civil, son peligrosas. No obstante, está dispuesto a acceder a que se defina el término "cargador", como se ha definido el término "porteador", ya que esas definiciones son necesarias para las empresas mercantiles y los árbitros. Además, preferiría que en el párrafo 1 se sustituyesen las palabras "toda persona que por sí o por conducto de otra que actúe en su nombre" por las palabras "toda persona con autorización de la cual", o por las palabras "toda persona que por sí sola o con autorización de la cual", o por las palabras "toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o con su autorización", a fin de que la definición englobe al agente.

40. El PRESIDENTE propone que el Grupo de Trabajo *ad hoc* encargado de elaborar una definición del término "cargador" quede constituido por las delegaciones de los países siguientes: Austria, Estados Unidos de América, Francia, India, México, República Unida de Tanzania y Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

41. *Queda aprobada la composición propuesta del Grupo de Trabajo ad hoc pero, a petición de la delegación mexicana, ésta es reemplazada por la delegación venezolana.*

42. El presidente estima que convendría someter todos los textos al Grupo de Trabajo *ad hoc*, a fin de que pudiese mejorar la redacción sin modificar el fondo. Si no hay objeciones, considerará que la Comisión aprueba la redacción del párrafo 1 del artículo 1 del proyecto de convenio, sin perjuicio de que lo examine el Comité de Redacción.

43. *Así queda acordado.*

*Párrafo 2*

44. El PRESIDENTE invita a las delegaciones del Iraq y de Grecia a que presenten sus enmiendas, que figuran,

respectivamente, en los documentos A/CONF.89/C.1/L.73 y A/CONF.89/C.1/L.2.

45. El Sr. JOMARD (Iraq) señala que es el deseo de precisión el que ha inducido a su delegación a proponer que se intercale, al final del párrafo 2, la palabra "ulteriormente" entre las palabras "encomendado" y "esa".

46. El PRESIDENTE hace notar que tal vez sólo se trate de una cuestión de redacción.

47. El Sr. SOTIROPOULOS (Grecia) considera que la redacción actual del párrafo 2 no es muy clara. Efectivamente, las palabras "así como cualquier otra persona a quien se haya encomendado esa realización" no aportan nada al sentido y es mejor suprimirlas.

48. El PRESIDENTE se pregunta si no se trata también en este caso de una cuestión de redacción.

49. El Sr. BYERS (Australia) considera asimismo que la propuesta del Iraq es una cuestión de forma. En cuanto a la propuesta de Grecia, limita la definición del porteador efectivo y, por ende, el alcance del artículo 10. Se trata pues, de una modificación de fondo que Australia no puede aceptar.

50. La Sra. YUSOF (Malasia) hace suyas las observaciones del representante de Australia.

51. El Sr. FUCHS (Austria) apoya la propuesta del Iraq pero considera, en cambio, a diferencia del representante de Grecia, que la última parte del párrafo 2 es necesaria para regular los casos en que haya varios porteadores.

52. El Sr. CASTRO (México) opina que es conveniente someter la cuestión al Grupo de Trabajo *ad hoc*.

53. El Sr. SEVON (Finlandia) estima que no se trata de una simple cuestión de redacción y no puede aceptar la modificación propuesta por Grecia.

54. El Sr. SMART (Sierra Leona) apoya la propuesta del Iraq, pero desearía que, a continuación de la palabra "transporte" se sustituyesen las palabras "así como" por "o".

55. El Sr. CLETON (Países Bajos) apoya la propuesta de Grecia.

56. El Sr. DOUAY (Francia) también considera que hay una ambigüedad en la última parte de la definición de porteador efectivo, pues no se sabe quién encomienda la ejecución del transporte. El riesgo consiste en que un porteador efectivo pueda designar a otro. Si por porteador efectivo se entiende toda persona a quien el porteador haya encomendado la ejecución del transporte de mercancías, o de una parte del transporte, es mejor suprimir la última parte de la frase, o sea las palabras "así como cualquier otra persona a quien se haya encomendado esa realización".

57. El Sr. SELVIG (Noruega) también considera que la propuesta de Grecia se refiere a una cuestión de fondo. Será preciso, pues, que se apruebe el texto del párrafo 2 antes de remitirlo al Grupo de Trabajo *ad hoc*.

*Se levanta la sesión a las 13.05 horas.*

---

# 3a. sesión

**Jueves 9 de marzo de 1978, a las 10.15 horas**

*Presidente*: Sr. M. CHAFIK (Egipto).

A/CONF.89/C.1/SR.3

**Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/7 y Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.2, L.16, L.37, L.54, L.75, L.86)**

*Artículo 1* (continuación)

*Párrafo 2* (conclusión)

1. El PRESIDENTE indica que la delegación del Iraq acepta que su enmienda sea considerada como cuestión de redacción y se remita al Comité de Redacción. Quedan la enmienda presentada por escrito por Grecia (A/CONF.89/C.1/L.2) y dos enmiendas propuestas oralmente por Francia y por Sierra Leona.

2. El Sr. DOUAY (Francia) comunica que la delegación francesa retira su propuesta con objeto de facilitar los debates. Sin embargo, sigue deseando que se mejore la redacción del párrafo 2, de forma que se precise al final del mismo que la ejecución del transporte de mercancías ha sido encomendada a un porteador efectivo por un porteador efectivo precedente. Como no se trata, de una cuestión de fondo, esta puntualización podría ser introducida por el Comité de Redacción.

3. El Sr. ARGYRIADIS (Grecia) estima que quedan todavía algunas dificultades, aun después de las modificaciones que el Iraq y Francia han propuesto introducir en el texto del proyecto de convenio, pues subsiste la posibilidad de que haya varios porteadores efectivos. Sin embargo, si ello no plantea ningún problema en lo que se refiere a las diversas disposiciones del proyecto de convenio, la delegación griega no tiene nada que objetar al texto del proyecto tal como quedaría modificado por las propuestas del Iraq y de Francia.

4. El Sr. GORBANOV (Bulgaria) aprueba totalmente la propuesta de Francia y considera justificada la del Iraq. El Comité de Redacción podría poner a punto un texto que incluyese las modificaciones propuestas.

5. El Sr. CASTRO (México) hace notar que puede haber toda una serie de porteadores efectivos. Ahora bien, en el texto propuesto, no se expresa claramente que, en resumidas cuentas, el porteador que ejecuta una parte del transporte de mercancías es un porteador efectivo, ni que en este caso debe subsistir la responsabilidad del porteador contractual. El porteador contractual es el que puede dar instrucciones al porteador efectivo. Pero si hay más de un porteador efectivo, cualquiera de ellos puede recibir instrucciones de otro porteador efectivo, y ahí es donde está el problema.

6. El Sr. SELVIG (Noruega) cree que la definición de porteador efectivo debe entenderse a la luz del artículo 10, que trata de las responsabilidades del porteador contractual y del porteador efectivo. En este artículo 10 se enuncian dos principios. El primero (párrafo 1 del artículo 10) es que el porteador contractual es responsable de cualquier falta o negligencia del porteador efectivo, lo cual significa que, cualquiera que sea el número de los porteadores efectivos, el porteador contractual es responsable de las operaciones de transporte de mercancías que él ejecuta. El segundo principio (párrafo 2 del artículo 10) es que cada uno de los porteadores efectivos es responsable de la parte del transporte que él ejecuta. Estas dos disposiciones resuelven el problema planteado por ciertas delegaciones, puesto que el porteador contractual es responsable de los porteadores efectivos, y a su vez cada uno de éstos es responsable de los transportes que ejecute. Para que puedan aplicarse las normas del párrafo 1 del artículo 10 es preciso que la definición del artículo 1 sea bastante amplia. Por esta razón, Noruega aprueba el texto actual, pero considera que el Comité de Redacción podría dar más claridad a este texto inspirándose en el propuesta de Francia.

7. El Sr. FUCHS (Austria) estima que se trata de un problema de redacción y hace suyas las observaciones de Noruega.

8. El PRESIDENTE observa que la Comisión desea mantener el texto del párrafo 2 del proyecto de convenio. Por lo tanto, este texto será remitido al Comité de Redacción, que tendrá en cuenta las modificaciones de redacción, propuestas por Iraq, Francia y Sierra Leona.

*Párrafo 3*

9. El PRESIDENTE señala que la Comisión no ha recibido ninguna propuesta acerca del párrafo 3. No habiendo objeciones, considera que la Comisión desea remitir el texto al Comité de Redacción.

10. *Así queda acordado.*

*Párrafo 4*

11. El Sr. SOTIROPOULOS (Grecia), que presenta la enmienda de su delegación contenida en el documento A/CONF.89/C.1/L.2, hace notar que el transporte de animales vivos representa para el porteador riesgos especiales (comportamiento de los animales, enfermedades eventuales y manutención, por ejemplo) de forma que difícilmente podrá el porteador contratar un seguro de responsabilidad a un precio razonable que no contribuya a aumentar el costo del transporte. Es cierto que la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) ha previsto una cláusula de salvaguardia en el párrafo 5 del artículo 5, pero esta disposición es demasiado complicada y plantearía bastantes litigios para determinar si en un caso determinado se dan efectivamente las condiciones estipuladas para que el porteador quede exonerado de responsabilidad. Por esta razón, la delegación griega propone que se excluya el transporte de animales vivos del ámbito de aplicación del convenio. De no ser aceptada esta enmienda, otra solución consistiría en prever en el artículo 5 la posibilidad de exoneración contractual de la responsabilidad en favor del porteador de animales vivos.

12. Por lo demás, la delegación griega apoyaría cualquier enmienda, como la propuesta por el Japón (A/CONF.89/C.1/L.16), tendiente a excluir el embalaje de la definición del término "mercancías".

13. El Sr. TANIKAWA (Japón), al presentar la enmienda de su delegación (A/CONF.89/C.1/L.16), destaca que, puesto que el embalaje sólo sirve habitualmente para proteger las mercancías, un daño causado al embalaje no debería considerarse como daño causado a la mercancía; de ahí la idea de excluir el embalaje de la definición del término "mercancías". Por el contrario, la definición debe referirse efectivamente al contenedor, la paleta u otro elemento de transporte similar, que pueden ser utilizados repetidas veces.

14. El Sr. KALBOUSSI (Túnez) señala que su delegación presenta una propuesta (A/CONF.89/C.1/L.37) idéntica a la de la delegación japonesa, y por las mismas razones.

15. El Sr. GORBANOV (Bulgaria) dice que la enmienda de su delegación (A/CONF.89/C.1/L.54), que es semejante a la de la delegación japonesa, tiene en cuenta la diferencia que existe entre la mercancía y el embalaje que, por lo general, carece de valor comercial y puede deteriorarse sin dar lugar a responsabilidad del porteador.

16. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas), refiriéndose a la propuesta de su delegación, A/CONF.89/C.1/L.75, subraya que habría que precisar que el desgaste normal que sufre el embalaje durante el transporte no puede dar lugar a responsabilidad del porteador.

17. El Sr. VOGEL (República Democrática Alemana), al presentar la enmienda de su delegación (A/CONF.89/C.1/L.86), que se refiere a la cuestión de los animales vivos y a la del embalaje, dice que, a la luz de las explicaciones dadas en favor de la exclusión de los animales vivos de la definición del término "mercancías", podría sumarse a las propuestas formuladas en ese sentido. Pero la delegación de la República Democrática Alemana mantiene su enmienda encaminada a suprimir la mención del embalaje en la definición propuesta en el párrafo 4.

18. A juicio del Sr. KERRY (Reino Unido), la propuesta griega reviste especial importancia para las operaciones comerciales que quedarán incluidas en el ámbito de aplicación del convenio, ya que éste abarcará los casos en

que, normalmente, no se emiten conocimientos de embarque. En el Reino Unido, los cargadores y los porteadores coinciden en creer que las nuevas reglas no deberían incluir a los animales vivos. Efectivamente, el cuidado y el comportamiento de los animales llevan consigo ciertos riesgos; el seguro de responsabilidad del porteador sería costoso; como suele haber una persona encargada de cuidar a los animales, es inútil que se responsabilice de ellos al porteador; los animales pueden reproducirse o morir durante el transporte y es imposible dar garantías sobre su número o su estado en el momento de la llegada; finalmente, es difícil proporcionar pruebas acerca de las condiciones en las que han muerto.

19. El Sr. GORMAN (Irlanda) apoya la propuesta griega, tanto más firmemente cuanto que los animales vivos representan el principal artículo de exportación de Irlanda desde el punto de vista de los ingresos. El párrafo 5 del artículo 5 tiene en cuenta el carácter especial del comercio de animales vivos, pero esta disposición es demasiado complicada y no profundiza lo suficiente, por lo cual sería preferible excluir pura y simplemente a los animales vivos del ámbito de aplicación del convenio. El Sr. Gorman añade que, a menudo, los animales vivos se transportan a bordo de buques concebidos y utilizados exclusivamente para ese fin, y que es difícil combinar el transporte de animales vivos con el de otras mercancías.

20. El PRESIDENTE propone a los miembros de la Comisión que, en una primera etapa, se refieran en sus observaciones a la cuestión de la inclusión de los animales vivos en la definición, antes de pasar al examen de la cuestión del embalaje.

21. El Sr. MASSUD (Pakistán) señala que, si se excluyera a los animales vivos de la definición del término "mercancías", se volvería a las Reglas de La Haya. Por otra parte, el párrafo 5 del artículo 5 responde a las preocupaciones expresadas por las delegaciones partidarias de esa solución acerca de los riesgos especiales que lleva consigo el transporte de animales vivos.

22. El Sr. SANYAOLU (Nigeria) considera que los animales vivos deberían quedar incluidos en la definición del término "mercancías", de modo que el convenio represente un progreso en relación con las Reglas de La Haya.

23. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) apoya el texto actual de la definición del término "mercancías", puesto que el párrafo 5 del artículo 5 responde a la preocupación de las delegaciones que se han pronunciado en favor de la propuesta griega.

24. El Sr. DOUAY (Francia) comparte la opinión de que debe mantenerse la referencia a los animales vivos en la definición del término "mercancías" dadas las disposiciones del párrafo 5 del artículo 5. Esta solución es preferible, aunque haya que modificar el régimen previsto en el párrafo 5 del artículo 5 para tener más en cuenta aún las especiales características de este tipo de transporte.

25. El Sr. BYERS (Australia) apoya la definición que figura en el párrafo 4 del artículo 1, puesto que el párrafo 5 del artículo 5 prevé un régimen especial para los animales vivos. La propuesta griega implica que el porteador debería tener libertad para transportar animales vivos, pero con arreglo a las condiciones que él mismo fijara, es decir, que la propuesta establece un régimen de no responsabilidad. Ahora bien, el convenio debería tener en cuenta la realidad y no volver al régimen anterior.

26. El Sr. GANTEN (República Federal de Alemania) es partidario de que se conserve el fondo del texto inicial del párrafo 4 en su forma actual. Si se excluye la disposición especial sobre los animales vivos es posible que más adelante haya que elaborar un instrumento especial relativo a su transporte.

27. La Sra. OLOWO (Uganda) apoya el texto actual del párrafo 4.

28. El Sr. SMART (Sierra Leona) se pronuncia a favor de que se mantenga el texto elaborado por la CNUDMI. Señala que el transporte de animales vivos se ha desarrollado considerablemente desde que se aprobaron las Reglas de La Haya, que permitían a los porteadores liberarse de toda responsabilidad. Las disposiciones del párrafo 5 del artículo 5 deberían disipar los temores de las delegaciones que apoyan la exclusión del transporte de animales vivos del ámbito de aplicación del convenio.

29. En opinión del Sr. MUCHUI (Kenya), como el transporte de animales vivos se ha desarrollado considerablemente desde 1924, ha llegado el momento de regularlo. La única diferencia entre este tipo de transporte y los demás consiste en los riesgos especiales que lleva consigo, pero el párrafo 5 del artículo 5 se refiere a este aspecto del problema. Si la delegación griega no aduce, en apoyo de su propuesta, otros argumentos que los referentes a los riesgos, la delegación de Kenya seguirá opinando que los animales vivos deben incluirse en la definición.

30. El Sr. EYZAGUIRRE (Chile) dice que su delegación también es partidaria de que se incluya a los animales vivos en la definición, ya que el porteador goza de suficientes garantías con arreglo al párrafo 5 del artículo 5. Por otra parte, el convenio debe establecer un régimen lo más moderno posible, que debe ajustarse al previsto en los convenios sobre el transporte por carretera, por vías de navegación interior y por ferrocarril.

31. El Sr. RAY (Argentina) comparte la opinión de los oradores anteriores, puesto que los problemas particulares que plantea el transporte de animales vivos se resuelven en el párrafo 5 del artículo 5 cuyas disposiciones, por lo demás, podrían perfeccionarse si es necesario.

32. El Sr. TANIKAWA (Japón) opina asimismo que el término "mercancías" debería incluir también a los animales vivos, siempre que no se supriman ni se modifiquen las disposiciones del párrafo 5 del artículo 5.

33. El Sr. KHOO (Singapur) dice que es acertada la observación de la delegación australiana de que, si no se incluye a los animales vivos en la definición de las mercancías, se perpetuará el régimen de no responsabilidad del porteador; efectivamente, en la actualidad el transporte de animales vivos se rige por condiciones impuestas exclusivamente por el porteador. La segunda razón que justifica la extensión de la protección otorgada por el convenio al transporte de animales vivos es que éstos son transportados en buques especialmente acondicionados y que, en la práctica, la

cláusula que figura en el párrafo 4 del artículo 1 estimularía a los porteadores a tomar todas las precauciones posibles. Por lo tanto, Singapur es partidario de que se incluya a los animales vivos en la definición de las mercancías.

34. El Sr. GORMAN (Irlanda) precisa que la postura de la delegación irlandesa acerca de la cuestión de los animales vivos está dictada por consideraciones de carácter económico y no de orden jurídico. La modificación del régimen actual llevaría consigo gastos suplementarios para los exportadores irlandeses de animales vivos. Como no hay armadores irlandeses que se dediquen al transporte marítimo de animales vivos, el punto de vista que defiende la delegación irlandesa es el de los cargadores.

35. El Sr. FAHIM (Egipto) dice que su delegación aprueba el texto del párrafo 4 del artículo 1 en su redacción actual.

36. El Sr. DIXIT (India) declara que su delegación, que ha formado parte del Grupo de Trabajo que ha ultimado el proyecto, aprueba el texto del párrafo 4 en su forma actual y desearía presentar algunos argumentos en su favor. En general, el comercio de animales vivos se efectúa entre países en desarrollo y países desarrollados y proviene sobre todo de los primeros. Por consiguiente, los exportadores desean protegerse aun reconociendo que ello puede entrañar un aumento de los gastos de transporte. Ahora bien, por un caballo cuyo valor sea de 1.000 dólares, por ejemplo, el cargador debería poder aceptar el pago de un suplemento de dos dólares si, a cambio de ello, tiene la seguridad de que se prestarán al animal los cuidados necesarios durante el transporte.

37. El Sr. KELLER (Liberia) preconiza el mantenimiento de la definición de mercancías que figura en el párrafo 4 del artículo 1, habida cuenta de lo dispuesto en el párrafo 5 del artículo 5.

38. El Sr. BENTEIN (Bélgica) no se opone a que se incluya el transporte de animales vivos en el ámbito de aplicación del convenio, pero a condición de que se conserve el párrafo 5 del artículo 5, que define las condiciones que permiten determinar la responsabilidad del porteador.

39. El PRESIDENTE recapitula los debates y señala que sólo tres delegaciones se oponen a la inclusión de los animales vivos en la definición de las mercancías.

40. En lo que se refiere al embalaje, el Japón (A/CONF.89/C.1/L.16), Túnez (A/CONF.89/C.1/L.37), Bulgaria (A/CONF.89/C.1/L.54) y la República Democrática Alemana (A/CONF.89/C.1/L.86) proponen que no se incluya en la definición de las mercancías. La URSS (A/CONF.89/C.1/L.75) presenta una propuesta de redacción que tiende a precisar la definición de las mercancías con el fin de que no se puedan hacer reclamaciones al porteador en caso de deterioro del embalaje que sufre un desgaste natural durante el transporte, y a modificar en consecuencia la redacción del inciso *b*) del párrafo 1 del artículo 15.

41. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) dice que la propuesta de su delegación se puede enviar directamente al Comité de Redacción.

42. El Sr. FUCHS (Austria) dice que el embalaje tiene un valor en sí y que cuanto mayor sea el valor comercial de la mercancía tanto más dependerá de la apariencia y del embalaje. Además, son muchos los países que, al no disponer de instalaciones de almacenamiento suficientes, recurren en mayor grado a embalajes perfeccionados que les permiten almacenar las mercancías al aire libre. Por ello, Austria es partidaria de que se conserve la definición en su redacción actual, que comprende el embalaje.

43. El Sr. AMOROSO (Italia) no comprende por qué el embalaje figura en la definición de las mercancías. A su juicio, es preciso establecer una distinción entre dos tipos de embalaje: el que protege las mercancías durante el transporte y el embalaje comercial. Si el embalaje de protección se ha estropeado durante el transporte pero ha cumplido su función, el porteador no deberá ser considerado responsable del desgaste natural. En cambio, el embalaje comercial es parte integrante de la mercancía y debe entregarse al consumidor con ella. No hay por qué mencionarlo en la definición de las mercancías puesto que es parte integrante de ellas. La definición actual se presta a confusión y sería preferible suprimir toda mención del embalaje.

44. Cuando el embalaje tiene un valor comercial, como ha señalado Austria, el cargador puede incluir en el conocimiento de embarque una cláusula en la que se haga constar que el embalaje puede ser objeto de indemnización en caso de daños. Ahora bien, el mencionarlo en la definición no haría más que fomentar los litigios.

45. Finalmente, la delegación italiana desearía presentar una sugerencia concreta al Comité de Redacción acerca de la definición de las mercancías. En su opinión, habría que decir que "el término "mercancías" incluye todos los bienes transportados, incluidos los animales vivos".

46. El Sr. CLETON (Países Bajos) no acierta a ver por qué habría que excluirse el embalaje en la definición de las mercancías. Italia ha establecido justificadamente una distinción entre los dos tipos de embalaje que existen: el embalaje destinado al transporte y el embalaje del producto propiamente dicho. Pero es difícil hacer esa distinción en la práctica. Se pueden presentar dos casos. En primer lugar, las mercancías se descargan deterioradas y el embalaje lo estará también. En este caso, será preciso volver a embalarlas y pagar la mano de obra que realice ese trabajo. Por consiguiente, el porteador deberá sufragar los gastos de sustitución del embalaje y los gastos de mano de obra. En segundo lugar, si el embalaje está deteriorado al final del viaje y no debe utilizarse más que una vez, el destinatario no podrá en modo alguno exigir una indemnización. La delegación neerlandesa opina que el hecho de mencionar el embalaje en la definición permitirá evitar los litigios.

47. El Sr. SELVIG (Noruega) dice que su delegación apoya la modificación de redacción propuesta por la URSS (A/CONF.89/C.1/L.75): el porteador no podrá ser considerado responsable del desgaste normal del embalaje, que él no puede impedir. Esto plantea el principio general de la responsabilidad del porteador, que no sólo se aplica al embalaje sino también a las propias

mercancías, incluidas las mercancías no embaladas. El principio es que el porteador no es responsable de los hechos que no está en su mano evitar, según se especifica en el párrafo 1 del artículo 5. Habría que examinar, pues, la cuestión de los perjuicios en general en relación con lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 5 para determinar si esas disposiciones son suficientemente claras. Sería preciso examinar el problema del desgaste natural en todos los casos, y no sólo en el caso del embalaje.

48. La delegación noruega comparte asimismo el parecer de la delegación neerlandesa en cuanto al recurso posible en caso de que el embalaje sufra daños en tránsito y deba ser reemplazado; los gastos efectuados podrán reembolsarse conforme a lo dispuesto en las Reglas de La Haya. Por consiguiente, no se puede excluir esta posibilidad del presente convenio. La cuantía del reembolso dependerá del valor monetario del embalaje y de la pérdida sufrida.

49. Finalmente, la delegación noruega señala que si el embalaje se excluye de la definición de las mercancías que figura en el presente convenio, ello no significa que no exista posibilidad alguna de hacer responsable al porteador en caso de deterioro; significa solamente que el recurso del cargador se regirá por la legislación nacional, en lugar de regirse por el convenio. Por consiguiente, si se excluyese el embalaje del ámbito de aplicación del convenio, se llegaría al resultado siguiente: la responsabilidad del porteador por los daños causados a las mercancías se regiría por el convenio, mientras que su responsabilidad por el deterioro del embalaje se regiría por la ley nacional.

*Se levanta la sesión a las 11.45 horas.*

---

# 4a. sesión

**Jueves 9 de marzo de 1978, a las 15.05 horas**

*Presidente*: Sr. M. CHAFIK (Egipto).

A/CONF.89/C.1/SR.4

**Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 y Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.2, L.16, L.30, L.31, L.34, L.37, L.51, L.54, L.55, L.75, L.86)**

*Artículo 1* (continuación)

*Párrafo 4* (conclusión)

1. El Sr. GONDRA (España) es partidario de que se incluya el término "embalaje" en el texto del convenio. No comparte la preocupación de otras delegaciones acerca de la responsabilidad del porteador, ya que el principio general de responsabilidad que figura en el párrafo 1 del artículo 5 abarca adecuadamente todos los diversos casos que pueden surgir.

2. En uno de los supuestos, si el embalaje es "duradero" y ha sido proporcionado por el cargador, el porteador será naturalmente responsable del daño que sufra. En el segundo supuesto, si el embalaje es "perecedero" y carece de valor intrínseco, el porteador no será responsable del daño ocasionado a ese embalaje, ya que el cargador no habrá sufrido pérdida. En la última hipótesis, el embalaje, aun siendo "perecedero", puede ser indispensable para la manipulación de la mercancía. Un ejemplo de ello es el caso del azúcar que, incluso sin haber sufrido daños, debe ser nuevamente embalado si su embalaje resulta dañado. En tal caso, el porteador responderá del costo que ello suponga.

3. Considera que la exclusión del concepto de "embalaje" puede crear problemas artificiales, ya que existirían entonces dos normas distintas: una para las "mercancías", que se regirían por las disposiciones del convenio, y otra para el "embalaje", que se regiría por la legislación nacional.

4. El Sr. SANYAOLU (Nigeria) dice que, por las razones aducidas por otras delegaciones, es partidario de que se conserve el término "embalaje" en la definición de "mercancías" del texto actual. Su inclusión no impondría al porteador una responsabilidad estricta en vista de la excepción de desgaste normal. Opina que el párrafo 1 del artículo 5 también da al porteador una excepción contra las acciones que se le promuevan por daño del embalaje.

5. El Sr. HONNOLD (Estados Unidos de América), refiriéndose primero a la cuestión de si el porteador es responsable del desgaste normal del embalaje, en términos técnicos y en el contexto del convenio entiende que se trata de saber si, con arreglo al párrafo 1 del artículo 5, el desgaste normal del embalaje constituye un daño de las mercancías. En su opinión no es así en el sentido de la responsabilidad establecida en ese artículo. Muchas mercancías, como por ejemplo los líquidos, sufren un deterioro normal que en ciertos ordenamientos jurídicos se denomina "vicio inherente". En cualquier caso, el párrafo 1 del artículo 5 sí es el lugar donde procede tratar la cuestión.

6. En segundo término, por lo que se refiere a la propuesta de excluir del convenio la responsabilidad por el daño del embalaje, observa que las disposiciones aplicables de las Reglas de La Haya han introducido cierta confusión, ya que se refieren únicamente a las mercancías. En opinión de su delegación, sería un error

excluir la responsabilidad por los daños distintos del desgaste normal causados a un embalaje que pueda utilizarse de nuevo. El embalaje es cada vez más valioso y puede representar para el cargador una pérdida tan grande como otras mercancías. Su delegación considera, pues, que debe mantenerse la referencia al embalaje en el párrafo 4.

7. El Sr. MAITLAND (Liberia) dice que la cuestión es muy complicada. Una de las causas de la confusión es la forma en que está redactada la disposición, ya que autorizaría el resarcimiento de los daños causados a una unidad de embalaje "si es proporcionada por el cargador". Anteriormente, en reuniones en las que no estuvo representada Liberia, se planteó la cuestión de si podía reclamarse indemnización por daños causados al embalaje al amparo de esa disposición. Otro problema que retrasó la decisión de su delegación acerca de su postura es el aparente vínculo entre la inclusión del embalaje en el artículo 1 y la limitación de la responsabilidad. Es evidente que esta vinculación preocupó también a la secretaría de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, puesto que se ha referido al tema en el documento TD/B/C.4/ISL/19/Supp.2, en el que se señala que, si se incluía la unidad de embalaje únicamente "si es proporcionada por el cargador", ello tendría repercusiones sobre otros artículos, además del artículo 6. Su delegación no comprende por qué se incluyó esta expresión. Otra cuestión que desea plantear es si la definición abarca los elementos embalados como equipaje que no se rigen por el Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar.

8. El Sr. PTAK (Polonia) dice que, a juicio de su delegación, no procede incluir el embalaje, y especialmente todos los tipos de embalaje, en la definición de "mercancías". La identificación de las mercancías con su embalaje es contraria a la práctica usual y a la finalidad del embalaje como protección de las mercancías contra el daño. Es inevitable que el embalaje sufra ciertos daños durante las operaciones de carga y descarga y en el propio transporte, por muy buena que sea la estiba en la bodega del buque, debido a las vibraciones o al desgaste normal producido por los amarres de la estiba.

9. Como el embalaje es elegido por el cargador y el porteador no puede influir sobre esa elección, el riesgo de daño del embalaje durante el transporte marítimo debe recaer principalmente sobre el cargador. En ese sentido, su delegación hace suya la opinión de la delegación italiana de que debería distinguirse entre el embalaje para el transporte y el embalaje comercial. La identificación de las mercancías con su embalaje daría lugar a dificultades y litigios, ya que las reservas de los conocimientos de embarque se refieren a las propias mercancías. Los conocimientos de embarque dejarían de ser negociables con arreglo a los artículos 15 y 16 y serían necesarios nuevos fallos de los tribunales y nuevas prácticas comerciales. Es conveniente evitar esto, ya que el convenio debería reducir los motivos de litigio y no ampliarlos.

10. El Sr. SMART (Sierra Leona), refiriéndose a la opinión de que debería introducirse una distinción clara entre el embalaje destinado a proteger las mercancías y el embalaje que es parte integrante de éstas, dice que, puesto que el porteador cobra el flete sobre la base del peso de la carga, incluido el embalaje, y del espacio ocupado en el buque, debe conservarse el texto actual. Por lo que se refiere a los temores que se han expresado de que el desgaste normal se interprete como daño, su delegación desea señalar que estos conceptos son claramente distintos en muchos sistemas jurídicos nacionales y que, por consiguiente, el desgaste normal tampoco constituirá un daño con arreglo al derecho internacional.

11. El Sr. MUCHUI (Kenya) dice que a su delegación le sorprende que algunas delegaciones tengan dificultades con el texto actual. Cuando un porteador se encarga de transportar mercancías, se compromete a cuidarlas como es debido y a aceptar la responsabilidad de cualquier pérdida o daño que puedan sufrir mientras se encuentran bajo su custodia, y no hay razón alguna para suponer que no ha de cuidar también como es debido el embalaje de las mercancías y sufragar el costo de la pérdida o el daño ocasionado por negligencia suya o de su agente. Está seguro de que el representante de Sierra Leona ha disipado cualquier recelo que pudiera existir acerca de la inclusión del desgaste normal en el concepto de daño.

12. Por lo que se refiere al párrafo 1 del artículo 5, la última parte de este párrafo dispone claramente que el porteador será responsable del hecho que causó la pérdida o el daño de las mercancías a menos que pueda probar que él, sus empleados y sus agentes adoptaron todas las medidas rezonablemente necesarias para evitar el hecho y sus consecuencias. Es evidente que al porteador no le resultará difícil probar que ha tomado esas medidas. El representante de Polonia ha señalado acertadamente que ni siquiera los porteadores más cuidadosos pueden evitar que el embalaje sufra ciertos daños durante la carga y la descarga. La delegación de Kenya apoya firmemente la inclusión del embalaje en la definición de las mercancías.

13. El Sr. COELLO (Honduras) dice que su delegación está de acuerdo con las opiniones expresadas por la delegación austriaca y suscritas por otros oradores. La cuestión del daño del embalaje plantea la posibilidad de que se presenten reclamaciones por presunción de daño en los puertos, depósitos de aduanas, o puntos en los que cambia el modo de transporte, con todas las consecuencias que ello entrañaría. Su delegación conviene con la delegación de Kenya y con otras delegaciones en que debe mantenerse el texto en su forma actual.

14. El Sr. KALBOUSSI (Túnez) dice que, al presentar su propuesta de que se excluya el embalaje de la definición de mercancías (A/CONF.89/C.1/L.37), su delegación no pretendía que se eximiera de responsabilidad al porteador en lo referente al embalaje. Naturalmente, el porteador debe ser responsable del daño del embalaje que pueda utilizarse de nuevo, en las mismas condiciones en que es responsable de las propias mercancías. Por lo tanto, su delegación retira su propuesta y apoya el mantenimiento del texto actual.

15. El Sr. CARRAUD (Francia) dice que su delegación prefiere que se mantenga la definición actual, ya que el embalaje es a menudo valioso y puede utilizarse de nuevo. No es necesario introducir una distinción demasiado sutil entre el embalaje comercial y el embalaje con fines de

transporte, como ha sugerido el representante italiano, ya que en la actualidad el embalaje comercial se utiliza frecuentemente para el transporte y, si sufre un daño, las mercancías perderán también su valor comercial. La propuesta hecha por la delegación de la República Democrática Alemana de que se distinga entre el embalaje perteneciente al cargador y el perteneciente al porteador daría lugar a nuevas complicaciones, ya que es evidente que si sufre daños el embalaje que pertenece al porteador, éste no formulará una reclamación contra sí mismo. Está de acuerdo con la delegación de la URSS en que es necesario distinguir entre el desgaste normal y el daño sufrido durante el transporte.

16. A juicio de su delegación, las mercancías y el embalaje forman un conjunto indivisible, tanto más cuanto que, en virtud del nuevo convenio, los límites de la responsabilidad se calculan por "bulto" o por "unidad".

17. El Sr. AL-ALAWI (Omán) dice que su delegación considera que la idea de distinguir entre el embalaje destinado a proteger las mercancías y el embalaje que forma parte integrante de ellas merece ser examinada, pero teme que suscite muchas dificultades de orden práctico. El problema no debería resolverse omitiendo la palabra "embalaje". El embalaje está adquiriendo cada vez más importancia en el comercio internacional, dado que el hecho de volver a embalar las mercancías entraña costos adicionales. Por consiguiente, su delegación es partidaria de que se mantenga el texto en su redacción actual y se resuelva la cuestión de la indemnización en el párrafo 1 del artículo 5, con arreglo al cual el porteador puede quedar exonerado de responsabilidad demostrando sencillamente que él, sus empleados o agentes han adoptado las medidas oportunas para evitar el hecho que causó la pérdida o los daños.

18. El Sr. BYERS (Australia) dice que su delegación coincide con las delegaciones de Noruega y la Unión Soviética en que debe mantenerse el párrafo 4 en su redacción actual.

19. El Sr. SUCHORZEWSKI (Polonia) señala que el valor del embalaje suele diferir del valor de las mercancías en sí y no debe tratarse en pie de igualdad. Más aún, en el artículo 6 se ha previsto que la indemnización se calcule sobre la base del peso bruto o de las unidades de carga, si esta cantidad es mayor.

20. El Sr. EYZAGUIRRE (Chile) conviene con las delegaciones de Francia y Noruega en que debe mantenerse el texto en su redacción actual.

21. El PRESIDENTE sugiere que, como parece haber acuerdo general en mantener el texto del párrafo 4 del artículo 1 en su redacción actual, se remita al Comité de Redacción, el cual tomará en cuenta las observaciones hechas por la delegación de la URSS en el documento A/CONF.89/C.1/L.75.

22. El Sr. CASTRO (México) señala que, como el párrafo ha sido aceptado por la mayoría de la Comisión, el Comité de Redacción no puede hacer más que decidir si precisa o no alguna modificación de estilo. Sin embargo, de lo que ha dicho el Presidente, parece desprenderse que esta disposición debe revisarse para tomar en cuenta la propuesta de la URSS, que rebasa el concepto de las definiciones y parece guardar más relación con el artículo 5. Sugiere que esa propuesta se examine cuando la Comisión estudie el artículo 5.

23. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) dice que, habida cuenta de las explicaciones dadas por diversas delegaciones que comparten las opiniones de su propia delegación, no insistirá en que se introduzcan modificaciones de redacción en el párrafo 4. Por consiguiente, la propuesta contenida en el documento A/CONF.89/C.1/L.75 puede examinarse en relación con el párrafo 1 del artículo 5.

24. El Sr. POPOV (Bulgaria) dice que desea señalar a la atención de la Comisión el género de dificultades que probablemente se suscitarán en el futuro si se incluye el embalaje en la definición de las mercancías. Las declaraciones formuladas sobre esta cuestión constituyen nuevas pruebas de la existencia de corrientes de pensamiento que representan diferentes clases de intereses.

25. El convenio tratará de los conocimientos de embarque relativos al transporte marítimo de mercancías. Lo que normalmente se transporta es carga general, que tiene que ajustarse a determinadas normas técnicas establecidas. Más aún, los tribunales, cuando se ocupan de casos de daño o pérdida de las mercancías, parten del hecho de que existen normas definidas en relación con los cuales pueden considerarse las pérdidas o los daños. En el caso de la carga general, las normas que rigen determinados tipos de mercancías son de conocimiento común. No puede decirse lo mismo del embalaje, ya que pueden utilizarse diferentes clases para un mismo producto. No existe una norma ni una práctica judicial establecidas a este respecto.

26. El Sr. DIXIT (India) dice que, conforme al reglamento, la Comisión no puede remitir al Comité de Redacción asuntos sobre los que existen opiniones divergentes. Por consiguiente, pide al Presidente que se tome una decisión clara sobre el párrafo 4. En lo que respecta a su delegación, la cuestión del desgaste no entra en la definición de las mercancías, pero, si ha de ser examinada, el contexto apropiado sería el artículo 5.

27. El PRESIDENTE reafirma que se ha mantenido el texto actual del párrafo 4 del artículo 1 y que se remitirá al Comité de Redacción.

*Párrafo 5*

28. El Sr. BYERS (Australia) dice que la enmienda al párrafo 5 propuesta por su delegación (A/CONF.89/C.1/L.31) tiene por objeto hacer frente a una situación en la que el transporte marítimo de mercancías forme parte de un contrato de transporte multimodal. Cuando el convenio entre en vigor, las Reglas de La Haya cesarán de aplicarse al tramo marítimo de dicho contrato. La manera apropiada de salvar el vacío así creado sería hacer aplicables las disposiciones del convenio al tramo marítimo, y solamente a éste, de una operación de transporte multimodal. De otra forma, no habría unas normas internacionales que abarcaran tal caso hasta que se concluyera un convenio de transporte multimodal, y diversos grupos interesados gozarían de libertad para exonerarse de cualquier forma de responsabilidad. Le

satisface observar que las propuestas presentadas por los Estados Unidos (A/CONF.89/C.1/L.51) y el Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.34) se orientan en el mismo sentido.

29. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) estima que el problema que plantea el párrafo 5 es de forma y no de fondo. Recuerda que el artículo 4 del proyecto de convenio, relativo al período de responsabilidad, fue preparado mucho antes de que se formulasen las definiciones del artículo 1; ciertamente, los autores de esas definiciones no tenían el propósito de deshacer la importante labor que se había realizado sobre el artículo 4. Sin embargo, es cierto, como han señalado dos expertos internacionales en derecho marítimo, que, sobre la base de la definición del párrafo 5 del artículo 1, los porteadores podrían fácilmente sustraer del ámbito de aplicación del convenio un caso en que se hubieran transportado las mercancías a cualquier parte fuera de la zona inmediata del puerto, o se hubiera expedido un conocimiento de embarque en un lugar del interior.

30. El principio establecido en el artículo 4 es válido, y debería modificarse la definición del contrato de transporte. El orador sugiere que como primera medida podría tratar de elaborar, junto con los representantes de Australia y del Reino Unido, una formulación que pueda remitirse seguidamente al Comité de Redacción.

31. El Sr. KERRY (Reino Unido) dice que la enmienda de su delegación al párrafo 5 (A/CONF.89/C.1/L.34) tiene por objeto en parte resolver las dificultades que han descrito los representantes de los Estados Unidos y de Australia, pero tiene asimismo la finalidad de abarcar el caso de que un porteador solamente organice el transporte de mercancías por mar pero no se comprometa a transportar las mercancías él mismo. Sin embargo, no se trata realmente de una cuestión de fondo. Apoya la sugerencia de los Estados Unidos de que se celebren consultas oficiosas para examinar los problemas que plantea el párrafo 5.

32. El Sr. FUCHS (Austria) y el Sr. GANTEN (República Federal de Alemania) apoyan igualmente esta sugerencia.

33. El Sr. KALBOUSSI (Túnez) dice que la modificación propuesta por su delegación (A/CONF.89/C.1/L.37) tiene por objeto tomar en cuenta una situación en la que el transporte marítimo sea sólo parte de una operación que comprenda otros modos de transporte. Se trata de una cuestión que puede dejarse al Comité de Redacción.

34. El Sr. SEVON (Finlandia) dice que si se incluye en el convenio una disposición como la propuesta por las delegaciones de los Estados Unidos y Australia, los autores de cualquier convenio futuro sobre transporte multimodal tendrán las manos atadas, y el resultado final será un conflicto de instrumentos jurídicos. Más aún, esas propuestas afectarán a la totalidad del convenio, dado que no sólo serían aplicables a parte de un contrato de transporte multimodal las disposiciones relativas a la responsabilidad, sino también las relativas a la prescripción, la jurisdicción y así sucesivamente. No ve cómo se pretende que esto funcione en la práctica. La propuesta del Reino Unido suscita también dificultades. La expresión "que se transporten las mercancías" puede interpretarse, en los sistemas jurídicos derivados del derecho romano, en el sentido de que incluye muchas de las funciones de las agencias de expedición. Estas consideraciones le llevan a la conclusión de que debe mantenerse el texto actual.

35. El Sr. GANTEN (República Federal de Alemania) coincide con el representante de Finlandia en que las propuestas relativas al párrafo 5 del artículo 1 crearán problemas en lugar de resolverlos. Interpreta la propuesta del Reino Unido en el sentido de que las normas del proyecto de convenio deben aplicarse a todos los contratos multimodales, mientras que, en su opinión, el convenio debe tratar únicamente del transporte marítimo. Por consiguiente, es partidario de que se mantenga el texto en su redacción actual.

36. El Sr. SELVIG (Noruega) apoya las observaciones del representante de Finlandia acerca de la propuesta del Reino Unido. Dicha propuesta y las demás enmiendas presentadas suscitan diversos problemas, de los cuales el más fácil de resolver es el que se refiere al artículo 4, relativo al período de responsabilidad; sin embargo, todas las cuestiones que plantean esas propuestas son muy técnicas y exigen ulterior estudio. Sugiere que se cree un pequeño grupo para tratar de encontrar una solución, teniendo en cuenta que habrá que cubrir un intervalo hasta que pueda redactarse un convenio de transporte multimodal.

37. El Sr. TANIKAWA (Japón) dice que la aplicación del proyecto de convenio al tramo marítimo de una operación de transporte multimodal no debe tratarse en el artículo que se examina. En general, la aplicación del convenio al transporte multimodal podría originar complicaciones cuando se prepare un futuro convenio sobre dicho transporte, y la Conferencia no debería prejuzgar la cuestión. Señala que el tema del transporte multimodal se ha de examinar en relación con el proyecto de disposiciones relativas a la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales (A/CONF.89/6). Por consiguiente, es partidario de que se mantenga el texto actual del párrafo 5. Sin embargo, puede también aceptar la sugerencia de Noruega relativa al establecimiento de un pequeño grupo especializado.

38. El Sr. MALELA (Zaire) dice que es partidario de que el texto del párrafo 5 del artículo 1 se deje como está, puesto que cualquier modificación no haría sino crear nuevos problemas.

39. El Sr. MASSUD (Pakistán) dice que, si bien no tiene nada que objetar a que se aplace el debate sobre el párrafo 5 hasta que los representantes de Australia, los Estados Unidos y el Reino Unido preparen una enmienda refundida, desea señalar que los problemas de que se han ocupado esos representantes no son dificultades de definición de la expresión "contrato de transporte", sino cuestiones que afectan el ámbito de aplicación del convenio. Mientras que el ámbito de aplicación de las Reglas de La Haya se ha limitado a los contratos formalizados en conocimientos de embarque, se propone que el presente convenio abarque todos los contratos de transporte marítimo de mercancías; sin embargo, en su

opinión, algunas de las propuestas entrañan cuestiones que rebasan dicho transporte. Tendría que examinarse en su totalidad la cuestión de la aplicación del convenio, y considera que debería crearse un grupo de trabajo que la estudie a fondo.

40. El Sr. GONDRA (España) dice que él también propugna el establecimiento de tal grupo, que debería dedicarse a tres cuestiones: el ámbito material de aplicación del convenio y si se aplicará al trayecto marítimo de las operaciones de transporte multimodal, la cuestión del transporte accesorio por vías de navegación interior y la de si debe considerarse que el "puerto" comprende también la zona adyacente.

41. El Sr. DOUAY (Francia) dice que la definición de contrato de transporte que figura en el párrafo 5 puede significar que, al no existir reglamentaciones internacionales sobre el transporte multimodal, surgirán problemas a los que no podrá aplicarse el convenio que ahora se prepara por no haberse realizado el transporte marítimo de que se trata entre puerto y puerto. Es preciso evitar la posibilidad de que el convenio sea inaplicable a ciertos tipos de transporte marítimo de mercancías, por lo que es muy acertada la propuesta de preparar un texto combinado a base de los documentos de trabajo presentados por Australia, el Reino Unido y los Estados Unidos, siempre que esa tarea se realice prontamente.

42. El Sr. CASTRO (México) dice que, a juicio de su delegación, los contratos de transporte están adecuadamente definidos en el texto actual del párrafo 5. La cuestión de las posibilidades de eludir la aplicación del convenio en ciertos casos de transporte multimodal seguramente podrá estudiarse más adelante durante el examen del artículo 25 y del proyecto de cláusulas finales.

43. El Sr. KACIĆ (Yugoslavia) dice que su delegación celebra la sugerencia de formar un grupo de trabajo para que elabore un texto unificado del párrafo 5. Para mayor rapidez y eficiencia en la redacción, el grupo de trabajo debería comprender oradores de cada uno de los idiomas de la Conferencia.

44. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) dice que es importante asegurar que el convenio abarque todo trayecto marítimo de las operaciones de transporte multimodal. La cuestión de establecer relaciones entre el convenio y otros instrumentos podrá ser abordada más adelante por el grupo de trabajo sugerido, en cuya labor participaría gustosa su delegación.

45. El Sr. NILSSON (Suecia) dice que, a su juicio, el problema no puede resolverse en relación con el proyecto de cláusulas finales, que de todos modos no darán el ámbito de aplicabilidad deseado mientras no haya entrado en vigor un convenio sobre el transporte multimodal. Con objeto de acelerar la labor de la Comisión, su delegación apoya la sugerencia de que las tres delegaciones que desean modificar el párrafo 5 se reúnan extraoficialmente para elaborar un texto unificado; pero si la Comisión no estuviera satisfecha con ese texto, debería crearse un grupo de trabajo para examinar la redacción.

46. En la definición de contrato de transporte debe procurarse evitar la incompatibilidad no sólo con las disposiciones referentes a las operaciones de transporte multimodal de mercancías, sino también con las concernientes al transporte por carretera, como las que figuran en el convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera. Así pues, la Comisión debe proceder con sumo cuidado al examinar cualquier fórmula que amplíe el ámbito de aplicación del convenio que ahora se estudia.

47. El Sr. KERRY (Reino Unido) dice que su delegación tiene el propósito de actuar exactamente como ha sugerido el representante de Suecia.

48. El Sr. POPOV (Bulgaria) apoya la sugerencia formulada por el representante de la Unión Soviética.

49. El Sr. SMART (Sierra Leona) comparte el parecer del representante de México en el sentido de que el convenio se refiere exclusivamente al transporte marítimo de mercancías y que debe evitarse toda ampliación de su ámbito de aplicación. Su delegación es partidaria de la actual redacción del párrafo 5.

50. El Sr. KHOO (Singapur) dice que su delegación no considera que las tres enmiendas propuestas vayan encaminadas a ampliar el ámbito de aplicación del convenio. Su finalidad es hacer que éste pueda aplicarse al trayecto marítimo de cualesquiera movimientos de mercancías, algunos de los cuales podrían no quedar incluidos en el convenio si, por ejemplo, se define demasiado restrictivamente la palabra "puerto". Su delegación estima que la cuestión debería resolverse en la forma sugerida por el representante de Suecia.

51. El Sr. KALBOUSSI (Túnez) dice que la Comisión debería tener en cuenta las consecuencias que las definiciones que se están examinando tienen para otros artículos, especialmente el artículo 4.

52. El PRESIDENTE dice que, de no haber objeciones, entenderá que la Comisión acuerda aplazar la continuación del examen del párrafo 5 hasta el lunes siguiente por la mañana, momento en que los patrocinadores de las enmiendas propuestas deberían poder presentar un texto refundido.

53. *Así queda acordado.*

*Párrafo 6*

54. El Sr. KERRY (Reino Unido) dice que la enmienda propuesta por su delegación al párrafo 6 del artículo 1 (A/CONF.89/C.1/L.34) se refiere a una cuestión de redacción que, a su juicio, puede remitirse al Comité de Redacción.

55. El Sr. HONNOLD (Estados Unidos de América), presentando la enmienda de los Estados Unidos al párrafo 6 (A/CONF.89/C.1/L.51), dice que su propuesta tiene por objeto ampliar la definición de conocimiento de embarque. Sin embargo, su delegación estima ahora que las cuestiones de que trata esa propuesta podrían resolverse durante el examen de las partes pertinentes del proyecto de convenio, mejor que en las definiciones básicas, y por consiguiente retira su enmienda al párrafo 6.

56. El texto propuesto por el Reino Unido podría interpretarse en el sentido de que otros documentos, como los resguardos de almacén o los recibos de muelle, por ejemplo, constituyen una prueba de que el porteador ha tomado a su cargo las mercancías. Tal vez el Comité de Redacción podría tener en cuenta este punto.

57. El Sr. SEVON (Finlandia), apoyado por el Sr. GANTEN (República Federal de Alemania), dice que a su juicio la supresión propuesta por el Reino Unido es una cuestión de fondo, y no meramente de redacción, que causará dificultades a algunas delegaciones.

58. El Sr. KERRY (Reino Unido) dice que la propuesta de su delegación no se hizo con ánimo de afectar el fondo del párrafo 6. Dado que esta propuesta evidentemente crea dificultades a ciertas delegaciones, su delegación la retira.

*Párrafo 7*

59. El Sr. SUCHORZEWSKI (Polonia) dice que la propuesta de su delegación (A/CONF.89/C.1/L.55), en el sentido de que en el párrafo 7 se suprima la palabra "telegrama" se funda en el hecho de que los telegramas pueden fácilmente ser enviados por personas no autorizadas o no identificadas.

60. El Sr. SANYAOLU (Nigeria) dice que la supresión propuesta crea dificultades a su delegación. La palabra "telegrama" debería conservarse en dicha definición, y debería añadirse también la palabra "cablegrama".

61. El Sr. FUCHS (Austria) dice que también a su delegación le resulta difícil aceptar la supresión de la palabra "telegrama". Es importante no restringir los medios de comunicación; las conexiones por télex se interrumpen ocasionalmente, y a veces el telegrama es el único medio adecuado de enviar un mensaje. Quizá podría la Comisión examinar alguna disposición, como la incluida en el derecho civil suizo, en virtud de la cual los telegramas sean considerados como prueba escrita cuando una oficina postal los admite de un remitente debidamente identificado.

62. El Sr. ISIN (Turquía) señala que el texto francés contiene las palabras "*télégraphe ou télex*", mientras que en el texto inglés dice "*telegram and telex*". Debería pedirse al Comité de Redacción que en la versión inglesa sustituyese la palabra "*and*" por la palabra "*or*".

63. El Sr. SELVIG (Noruega) conviene en que la supresión de la palabra "telegrama" podría tener el efecto de hacer más difíciles las comunicaciones.

64. El PRESIDENTE dice que, de no haber objeciones, dará por sentado que la Comisión acuerda aprobar el párrafo 7 del artículo 1 en su redacción actual, sin perjuicio de que el Comité de Redacción considere la posibilidad de añadir la palabra "cablegrama" y de sustituir en los demás textos la palabra "y" por la palabra "o".

65. *Así queda acordado.*

*Se levanta la sesión a las 18.05 horas.*

---

# 5a. sesión

**Viernes 10 de marzo de 1978, a las 10.20 horas**

*Presidente:* Sr. M. CHAFIK (Egipto).

A/CONF.89/C.1/SR.5

**Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 y Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.35, L.37, L.38, L.52, L.53, L.77, L.96)**

*Artículo 1* (continuación)

*Nuevos párrafos propuestos para su inclusión*

1. El PRESIDENTE observa que la Comisión se ha retrasado en su labor e invita a las delegaciones a ser tan concisas como sea posible en sus intervenciones y a condensar sus argumentos para ganar tiempo.

2. Señala a la Comisión las propuestas encaminadas a agregar nuevos párrafos al artículo 1, que figuran en el documento A/CONF.89/C.1/L.37, presentado por Túnez; en el documento A/CONF.89/C.1/L.53, presentado por Austria, y en el documento A/CONF.89/C.1/L.77, presentado por el Reino Unido. Como las dos primeras propuestas se refieren a la definición del término "cargador" y como esta cuestión ha sido estudiada por el Grupo de Trabajo *ad hoc*, que ha presentado una propuesta (A/CONF.89/C.1/L.96), el Presidente sugiere que la Comisión se concentre en la propuesta del Reino Unido.

3. El Sr. KALBOUSSI (Túnez) y el Sr. FUCHS (Austria) aceptan la propuesta del Presidente.

4. El Sr. KERRY (Reino Unido), que presenta su propuesta, explica que es importante precisar que, en el convenio, el término "puerto" no tiene únicamente la acepción que suele tener en derecho internacional, sino que se aplica a cualquier lugar en el que se cargan o se descargan las mercancías.

5. El Sr. FUCHS (Austria) señala que la propuesta de Austria va en el mismo sentido que la del Reino Unido.

En muchos artículos y párrafos del proyecto de convenio, en particular en el párrafo 1 del artículo 2, los párrafos 1 y 2 del artículo 4, el párrafo 2 del artículo 5, el párrafo 1 del artículo 15 y el párrafo 1 del artículo 21, se mencionan el puerto de carga y el puerto de descarga y, al menos en los tres primeros artículos, es indispensable definir el sentido de esa expresión puesto que determina la duración de la responsabilidad del porteador y el fundamento en que se basa. En general, un puerto es el lugar en que enlazan varios modos de transporte, bien al comienzo bien al final de un viaje por mar, y que está dotado de todas las instalaciones técnicas necesarias. Sin embargo, dada la extensión que han cobrado las nuevas técnicas de transporte (contenedores, sistema de transbordo por rodadura, sistema LASH, buques portagabarras y cargueros especializados), debe revisarse esta definición. En efecto, todos esos nuevos medios de transporte exigen espacio e instalaciones especiales en los terminales. Por otra parte, hay instalaciones de carga que no son puertos en el sentido usual del término, pero donde existe un tráfico marítimo considerable. Por tanto, para no limitar indebidamente el alcance del convenio, es importante dar a la palabra "puerto" el sentido más amplio posible.

6. El PRESIDENTE pregunta al representante de Austria si se avendría a que, para ganar tiempo, su propuesta se examinara junto con la del Reino Unido.

7. El Sr. FUCHS (Austria) acepta.

8. La Sra. RICHTER-HANNES (República Democrática Alemana) señala que la propuesta del Reino Unido guarda estrecha relación con el párrafo 1 del artículo 4, al que se refiere una propuesta de la República Democrática Alemana (A/CONF.89/C.1/L.88). Propone, pues, que se aplace el examen de la propuesta del Reino Unido hasta que la Comisión estudie el párrafo 1 del artículo 4. La representante de la República Democrática Alemana no puede aceptar el fondo de esta propuesta, que introduciría en el convenio la regla de "aparejos a aparejos", cuando lo esencial es destacar que la responsabilidad del porteador comienza en el momento en que éste toma las mercancías a su cargo y no cuando éstas se cargan a bordo del buque en el puerto de carga o en la zona portuaria.

9. El PRESIDENTE pregunta al representante del Reino Unido si acepta que se aplace el examen de su propuesta hasta que la Comisión examine el artículo 4.

10. El Sr. KERRY (Reino Unido) acepta de buen grado que se aplace el examen de su propuesta, como ha solicitado la representante de la República Democrática Alemana, tanto más cuanto que la definición propuesta por el Reino Unido se refiere también al párrafo 5 del artículo 1, que deberá examinarse nuevamente. Conviene elaborar una fórmula que sea válida para el artículo 4 y para todos los demás artículos del proyecto de convenio que aluden a los puertos.

11. El PRESIDENTE invita a los miembros de la Comisión a pasar al examen del documento A/CONF.89/C.1/L.96, que contiene una definición de "cargador", elaborada por el Grupo de Trabajo *ad hoc*.

12. El Sr. SELVIG (Noruega) dice que si por "cargador" se entiende toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador, según la definición del Grupo de Trabajo *ad hoc*, es evidente que se aplicarán a esa persona algunas de las obligaciones impuestas al cargador por el convenio, en particular por el artículo 12 y los párrafos 2 y 3 del artículo 13. Sin embargo, existen otras reglas del proyecto de convenio que son aplicables al cargador pero no pueden referirse a la persona que ha celebrado un contrato con el porteador. Tal es el caso, por ejemplo, del párrafo 1 del artículo 13, que impone al cargador la obligación de señalar o marcar las mercancías peligrosas. Otro tanto ocurre en ciertos sistemas de venta, por ejemplo las ventas f.o.b. o en fábrica, en las que el contrato con el porteador se celebra en nombre del comprador, aunque es el vendedor quien entrega las mercancías al porteador. Por tanto, si se aprueba la definición propuesta por el Grupo de Trabajo, habrá que modificar el párrafo 1 del artículo 13. De igual modo, en el artículo 14, para abarcar los contratos de venta f.o.b. o en fábrica, habría que indicar que la persona que entrega las mercancías, y no el comprador, es quien tiene derecho a exigir un conocimiento de embarque del porteador, para fijar el precio de compra. En resumen, conviene no olvidar que la palabra "cargador" puede designar a distintas personas. Ello se deduce, por lo demás, del párrafo 1 del artículo 1, en que se alude a un contrato celebrado con "un" cargador (y no con "el" cargador); se trata en cierto modo del cliente de un porteador; por otra parte, en el párrafo 6, relativo al conocimiento de embarque, no se menciona el término "cargador", sino únicamente la persona a la que se entregan las mercancías.

13. El Sr. CLETON (Países Bajos) apoya las observaciones del representante de Noruega y señala, por otra parte, que la definición propuesta por el Grupo de Trabajo recoge, invirtiendo los términos de la oración, la que figura en el párrafo 1 del artículo 1 y es, por tanto, superflua.

14. El Sr. KERRY (Reino Unido) se suma a las observaciones formuladas por los representantes de Noruega y de los Países Bajos y subraya, por otra parte, que al introducir la expresión "por sí o por medio de otra que actúe en su nombre", la propuesta del Grupo de Trabajo, plantea una cuestión de fondo – la de los mandatarios – que es improcedente en una definición.

15. El Sr. DIXIT (India) no acierta a ver por qué se complica inútilmente la cuestión. El cargador es responsable del transporte de las mercancías, sea o no el comprador. Las obligaciones y los deberes impuestos al cargador, como el embalaje, etc., están bien definidos y son distintos de los impuestos al comprador. Por consiguiente, no hay ninguna razón para no aprobar el proyecto de definición propuesto por el Grupo de Trabajo.

16. El Sr. GORBANOV (Bulgaria) apoya asimismo el proyecto de definición del Grupo de Trabajo. Le parece poco convincente el argumento según el cual la definición de "cargador" podría causar complicaciones si es el comprador o el destinatario quien ha celebrado el contrato de transporte, aducido en el noveno período de sesiones de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI). En efecto,

poco importa saber quién lleva realmente a cabo las operaciones de carga a bordo del buque; lo importante es saber quién está obligado a poner las mercancías a disposición del porteador. Desde el punto de vista jurídico, esa persona es el cargador, puesto que ha celebrado un contrato con el porteador. El representante de Bulgaria considera que la definición del Grupo de Trabajo está en total consonancia con el párrafo 1 del artículo 1, donde el elemento esencial es el cargador.

17. El Sr. CASTRO (México), si bien en un principio era contrario a la aprobación de una definición de "cargador", puesto que ahora hay que aclarar de una vez y para siempre todas las relaciones que deben existir entre las partes, encuentra bastante aceptable la definición propuesta por el Grupo de Trabajo.

18. El Sr. FUCHS (Austria) dice que, después de haber oído los argumentos del representante de Noruega, se siente aún más convencido de la necesidad de definir el término "cargador". Ciertas obligaciones del cargador están señaladas en los artículos 14 y 15. Según el párrafo 1 del artículo 14, el cargador tiene derecho a exigir al porteador que expida un conocimiento de embarque y, según el párrafo 1 del artículo 15, en el conocimiento de embarque debe precisarse el nombre del cargador. Sea quien fuere la persona que solicite la emisión de un conocimiento de embarque o la persona designada como cargador, dicha persona, que a menudo es distinta del cargador, actúa por cuenta de éste, y si se define el cargador, no es necesario precisar las relaciones que existen entre él y esa persona. Pero es seguro que debe haber alguna, porque esas relaciones precisamente la facultan para pedir que se extienda un conocimiento de embarque o para hacer que conste su nombre, como cargador, en un conocimiento de embarque. Las obligaciones y los derechos fundamentales siguen dimanando del contrato de transporte, y el cargador es el que celebra el contrato con el porteador. Estas precisiones permiten resolver, en la práctica, los problemas relativos a las personas que no son el cargador, pero actúan por cuenta de éste.

19. La Sra. OLOWO (Uganda) opina que si la Comisión, que ha decidido en principio incluir una definición de "cargador" en el convenio, no está satisfecha con la definición propuesta por el Grupo de Trabajo, puede pedir a éste que proponga una definición nueva. Si se comprobara que dos personas pueden ser el cargador, a saber la que ha celebrado el contrato con el porteador y la persona por mediación de la cual se ha celebrado el contrato, la Comisión podría introducir precisiones, como lo ha hecho respecto del porteador al establecer una distinción entre "porteador" y "porteador efectivo". De todos modos, la delegación ugandesa considera satisfactoria la definición propuesta por el Grupo de Trabajo.

20. El PRESIDENTE señala que, en vez de seguir formulando opiniones sobre la necesidad de una definición de "cargador", sería preferible pronunciarse sobre la definición propiamente dicha.

21. El Sr. SEVON (Finlandia) no aprueba la definición propuesta por el Grupo de Trabajo. No se puede discutir sobre las funciones del conocimiento de embarque sin examinar la compraventa internacional de mercancías, porque las disposiciones relativas al conocimiento de embarque se formulan con miras a las necesidades del comercio internacional y no sólo con miras al contrato de transporte. Se ha afirmado que la persona que pone las mercancías en poder del porteador actúa siempre como agente de la que ha celebrado el contrato con el porteador. La delegación finlandesa no puede aceptar esa afirmación. El inciso *a*) del párrafo 1 del artículo 15 menciona ciertos datos que debe facilitar el cargador. A su entender, no puede afirmarse que la persona que facilita esos datos actúe como agente del comprador. Si tal se afirma, el conocimiento de embarque no puede utilizarse como documento internacional del comercio internacional, porque el comprador no podría impugnar su exactitud.

22. Estima asimismo que existen dificultades en cuanto a la venta f.o.b. El porteador que entregase el conocimiento de embarque a la persona que pone las mercancías en su poder incurriría en ruptura de contrato si esa persona no fuese aquella con quien hubiese celebrado el contrato. Tendría la obligación de entregar el conocimiento de embarque a la persona con quien ha celebrado el contrato, o sea, en caso de una venta f.o.b., al comprador. En consecuencia, el Sr. Sevon no acierta a ver cómo podría obtener el pago de sus servicios. Como en los dos casos citados la definición no funciona, la delegación finlandesa no puede aceptarla.

23. El Sr. SMART (Sierra Leona) celebra que se haya decidido, en principio, incluir en el convenio una definición de "cargador". A diferencia de otras delegaciones, considera que el artículo 13 del proyecto de convenio no hace más que crear determinadas obligaciones para la persona que tiene calidad de cargador. En cuanto a la necesidad de señalar o marcar las mercancías, a que se hace referencia en el artículo 13, nada impide que se confíe esa operación a un comisionista. El artículo 13 tampoco introduce una definición jurídica distinta del cargador, y la delegación de Sierra Leona aprueba el proyecto de definición presentado por el Grupo de Trabajo.

24. El Sr. SUCHORZEWSKI (Polonia) estima que es necesario definir a la parte que celebra el contrato de transporte con el porteador. Pero no hay razón para que esa parte sea denominada necesariamente "cargador", ya que, como ha explicado la delegación noruega, en la práctica el término "cargador" comprende a veces personas diferentes. En la legislación polaca, la parte que celebra el contrato con el porteador se denomina "fletador". En cumplimiento de las obligaciones del fletador, las mercancías pueden ser puestas en poder del porteador por otra persona denominada "cargador". Las disposiciones aplicables al cargador son aplicables al fletador que pone él mismo las mercancías en poder del porteador. Semejante disposición permitiría superar las dificultades señaladas por la delegación noruega. Ahora bien, si no se define la parte que celebra el contrato de transporte con el porteador, se podrá afirmar que el convenio sólo se aplica al contrato de transporte celebrado con un cargador, y a ningún otro, lo que excluye el contrato de transporte celebrado con un vendedor o un comprador.

25. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) opina que la definición de "cargador" propuesta por el

Grupo de Trabajo no tiene en cuenta los problemas planteados por los artículos 12, 13 y 17 del proyecto de convenio; procede, pues, remitirla al Comité de Redacción.

26. El Sr. SOTIROPOULOS (Grecia) dice que las disposiciones mencionadas por la delegación de Polonia existen asimismo en ciertos otros sistemas jurídicos. Con todo, será difícil enunciar una definición que sea a la vez aplicable a la persona que celebra el contrato con el porteador y a la que pone las mercancías en poder del porteador. Por ello desea que no se emplee el término "cargador" en el párrafo 1 del artículo 1; de no ser así, se necesitarán dos términos y dos definiciones: el cargador será el que pone las mercancías en poder del porteador y el contratante el que celebra el contrato con el porteador. En todo caso, es preciso remitir la definición al Comité de Redacción.

27. El Sr. MAITLAND (Liberia) hace suyas las observaciones de la delegación de Noruega. Toda definición que limite el sentido de los términos creará ciertas dificultades, especialmente en lo que se refiere a los artículos 12, 13 y 17 del proyecto de convenio. Además, limitará los efectos del convenio en lo referente a la expedición de mercancías peligrosas. Es preciso, pues, remitir la cuestión al Comité de Redacción.

28. El Sr. MARTONYI (Hungría), que no estaba convencido de que fuese menester una definición de cargador, se inclina ahora a pensar que esa definición no es necesaria. Según parece, hay conceptos diferentes de "cargador". En el sentido jurídico, el cargador es la persona que celebra un contrato de transporte con el porteador. En el sentido físico, el cargador es la persona que pone efectivamente las mercancías en poder del porteador. Para la delegación húngara, el cargador es el que celebra el contrato con el porteador y, si el que pone las mercancías en poder del porteador es otro, procede considerar este último como agente del cargador, o sea, como una persona que actúa por cuenta del cargador legal. La delegación húngara puede aceptar la definición del Grupo de Trabajo, pero incumbe al Comité de Redacción elaborar el enunciado definitivo.

29. El PRESIDENTE sugiere que se remita al Comité de Redacción la definición de "cargador" propuesta por el Grupo de Trabajo.

30. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) recuerda que su delegación se ha pronunciado contra la idea de incluir una definición de "cargador" en el artículo 1. Por lo demás, el hecho de que el texto elaborado por el Grupo de Trabajo no dé satisfacción a los miembros de la Comisión muestra lo difícil que es definir ese término. Por otra parte, el Sr. Burguchev señala que sólo el pleno de la Conferencia podría remitir el texto del Grupo de Trabajo al Comité de Redacción por una mayoría de dos tercios, ya que se trata de una cuestión de fondo.

31. El PRESIDENTE subraya que la Comisión no puede cambiar su decisión de principio de incluir una definición del término "cargador" en el convenio y propone que se remita el proyecto de definición al Grupo de Trabajo, cuya composición podría ampliarse a fin de tener en cuenta los diferentes puntos de vista expuestos durante los debates.

32. Tras un cambio de opiniones, en el que participan el Sr. DOUAY (Francia), el Sr. SELVIG (Noruega) y el Sr. DIXIT (India), queda acordado que los representantes de Finlandia, México, el Reino Unido, la República Democrática Alemana y Sierra Leona también formen parte del Grupo de Trabajo.

33. Según el Sr. AMOROSO (Italia), la Comisión ha adoptado una decisión de principio encaminada a definir el término "cargador" en el artículo 1, a condición de que esa definición sea aceptable para todos, es decir, que el convenio no debe contener a toda costa una definición, incluso si resulta poco satisfactoria.

*Artículo 2*

*Párrafo 1*

34. El Sr. KERRY (Reino Unido) explica que su enmienda (A/CONF.89/C.1/L.35) al párrafo 1 del artículo 2 tiene por objeto excluir del ámbito del convenio los casos en que el puerto de descarga previsto en el contrato de transporte esté situado en un Estado contratante. Recuerda, a este respecto, que en 1967 y 1968 la Conferencia de Bruselas debatió extensamente esta cuestión para convenir finalmente en no adoptar disposiciones similares a las que figuran en los incisos *b*) y *c*) del párrafo 1. La propuesta británica se inspira en un deseo de comodidad comercial y jurídica y en la idea de que esos dos incisos limitarían demasiado el ámbito del convenio.

35. En primer lugar, si se mantienen esas disposiciones, como las Reglas de La Haya se aplican en general cuando el puerto de carga está situado en un Estado Parte en esas Reglas, o cuando el conocimiento de embarque se extiende a ese Estado, pueden surgir dificultades en la medida en que la aplicación del convenio no sea universal. Ahora bien, sería deplorable llegar a una situación en que, si el puerto de carga estuviera situado en un Estado Parte en las Reglas de La Haya y el puerto de descarga en un Estado Parte en el convenio, y si se promoviera una acción en un país que reconoce la ley del puerto de carga, el tribunal competente aplicaría las Reglas de La Haya; en cambio, si la acción se incoase en un Estado Parte en el convenio, el tribunal competente aplicaría este último. En segundo lugar, esas disposiciones permitirían a un Estado contratante considerar, cuando el puerto de descarga estuviese situado en su territorio, que un contrato de transporte celebrado en el extranjero entre partes que no fuesen nacionales de dicho país y relativo al transporte de mercancías en un buque extranjero debe estar sometido a las normas del convenio, solución que sería inaceptable.

36. El Sr. LARSEN (Estados Unidos de América) señala a la atención de los participantes la importancia del puerto de descarga en el proceso de transporte y la evolución de los transportes desde la aprobación de las Reglas de La Haya, en especial el reciente desarrollo del transporte multimodal. Ocurre ahora que no se mencione el puerto de descarga en el contrato de transporte porque se entiende que el operador de transporte multimodal elegirá él mismo el puerto más cómodo y menos costoso. Las modificaciones propuestas por la delegación norteamericana en el documento A/CONF.89/C.1/L.52 tendrían la consecuencia lógica de permitir la aplicación

del convenio cuando el puerto de carga o el puerto de descarga se hallase en un Estado contratante, incluso si no se mencionasen esos puertos en el contrato de transporte, lo cual dejaría al operador de transporte multimodal en libertad de elegir tanto el puerto de carga como el puerto de descarga.

37. El Sr. KALBOUSSI (Túnez) retira su enmienda (A/CONF.89/C.1/L.38) en favor del texto de la CNUDMI.

38. El Sr. CASTRO (México) se pronuncia a favor del texto actual del párrafo 1, ya que no ve cómo podría contribuir la enmienda estadounidense a ampliar el ámbito del convenio, y que la enmienda británica no resolvería por completo el problema del conflicto de leyes.

39. El Sr. ARGYRIADIS (Grecia) apoya la propuesta británica.

40. El Sr. DUDER (Liberia) considera aceptable la enmienda británica ya que, aunque no permite evitar totalmente el conflicto de leyes, reduce considerablemente ese riesgo.

41. El Sr. DIXIT (India) dice que la enmienda del Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.35) representa un retroceso en relación con el proyecto de convenio y que le sería difícil aceptarla. Por el contrario, la propuesta de los Estados Unidos (A/CONF.89/C.1/L.52) cuenta con su aprobación, por dos razones: en primer lugar, su texto es claro y está bien redactado, y en segundo lugar, va más lejos que el proyecto de la CNUDMI.

42. El único punto que desearía aclarar se refiere a las palabras "marítimo de mercancías" insertadas en la cláusula inicial del párrafo 1 de la enmienda de los Estados Unidos. Si se trata únicamente de repetir el título del convenio, la delegación de la India no ve ningún inconveniente en esta adición. Pero quisiera asegurarse de que esas palabras no tienen un sentido restrictivo en relación con la aplicación de las disposiciones del convenio, y en tal caso se reservaría su postura acerca de esa enmienda.

43. El Sr. EYZAGUIRRE (Chile) aprueba el texto del artículo 2 del proyecto de la CNUDMI, pues llena una laguna del Protocolo de Bruselas de 1968, al hacer aplicable el convenio a los casos en que el puerto de descarga previsto en el contrato de transporte está situado en un Estado contratante. En efecto, en el puerto de descarga surgen la mayoría de los litigios y se presentan la mayor parte de las demandas de indemnización. Por otra parte, el artículo, tal como aparece redactado en el proyecto de convenio, está en armonía con las disposiciones de los artículos 21, relativo a la jurisdicción, y 22, relativo al arbitraje, que permiten al demandante entablar la demanda ante un tribunal o incoar el procedimiento arbitral en el puerto de descarga.

44. El Sr. SANYAOLU (Nigeria) es partidario del texto del artículo 2, tal como figura en el proyecto de la CNUDMI. La propuesta del Reino Unido limita el ámbito del convenio: al suprimir los incisos *b*) y *c*) del párrafo 1, el Reino Unido priva al destinatario de la protección del convenio. Por el contrario, el texto del proyecto prevé un ámbito de aplicación más amplio.

45. El Sr. SMART (Sierra Leona) es también partidario del texto propuesto por la CNUDMI, pero podría sumarse a la enmienda de los Estados Unidos, que daría mayor claridad al texto. En cambio, la propuesta del Reino Unido es inaceptable para Sierra Leona, ya que, al excluir del ámbito del convenio los casos previstos en los incisos *b*) y *c*) del párrafo 1, se exonera al porteador por las pérdidas o daños causados a las mercancías en el puerto de descarga cuando aún no han sido puestas en poder del destinatario.

46. El Sr. CLETON (Países Bajos) dice que la propuesta de los Estados Unidos (A/CONF.89/C.1/L.52) no resulta aceptable para su delegación porque, al mantener el criterio del puerto efectivo de descarga para delimitar el ámbito de aplicación del convenio, podría hacer que fuese aplicable éste aun en los casos en que las partes en el contrato de transporte no hubiesen previsto su aplicación. Por ejemplo, si un buque se ve obligado a atracar y descargar en un puerto de refugio situado en un Estado contratante, el convenio será aplicable en cierto modo por accidente. Ahora bien, es necesario que las partes en el contrato puedan prever si el convenio se aplicará o no al contrato que celebran.

47. En cambio, sí puede aceptar la propuesta del Reino Unido encaminada a evitar los conflictos de leyes durante el período de transición en el que estarán vigentes, simultáneamente, diversos regímenes (las Reglas de La Haya de 1924, esas mismas Reglas modificadas por el Protocolo de Bruselas de 1968 y el nuevo convenio). Hay que prever, pues, las dificultades que pueden presentarse durante ese período. A este respecto, el representante de los Países Bajos observa que no ha de olvidarse que la cuestión de la amplitud del ámbito del convenio debe examinarse en relación con las cláusulas relativas al número de ratificaciones necesarias para la entrada en vigor del convenio. La Conferencia, si desea ampliar el ámbito del convenio, debe prever un número elevado de ratificaciones. Por tanto, es difícil pronunciarse ya sobre una enmienda que limita el alcance del convenio, sin saber cuál sería la decisión acerca del número de ratificaciones necesarias para la entrada en vigor del instrumento.

48. El Sr. NSAPOU (Zaire) es partidario de que se mantenga el texto de la CNUDMI y opina que las modificaciones propuestas pueden suscitar dificultades de aplicación.

49. El Sr. MacANGUS (Canadá) es también partidario del proyecto de la CNUDMI, aunque considera que el texto propuesto por los Estados Unidos es más elegante y podría remitirse al Comité de Redacción para que éste lo incorporase al proyecto. La ventaja de la propuesta norteamericana sobre la propuesta británica es que da un carácter universal al ámbito del convenio y que la universalidad es precisamente el objetivo que la Conferencia se ha fijado. Es cierto que el Canadá no se adhirió nunca a las Reglas de La Haya, pero éstas se han recogido en la legislación canadiense relativa al transporte marítimo. La delegación del Canadá no puede prejuzgar la actitud del legislador canadiense ante el convenio.

50. En cambio, la propuesta británica es demasiado restrictiva, habida cuenta de que la mayor parte de los litigios surgen en el puerto de descarga. Sería, pues,

extraño que se privara al destinatario de la protección del convenio cuando el proyecto tiene como principal objetivo establecer un mejor equilibrio de intereses entre las partes en los contratos de transporte marítimo.

51. El Sr. GANTEN (República Federal de Alemania) dice que la disposición que figura en el artículo 2 constituye una regla saludable, como demuestran las enmiendas a que da lugar. La propuesta británica limita demasiado el ámbito de aplicación del convenio y no permitiría resolver los problemas que surgiesen de los conflictos entre el régimen de las Reglas de La Haya y el del convenio. Sin embargo, por otra parte, la cuestión planteada por la delegación de los Países Bajos es importante y merece ser examinada con detenimiento: ha de evitarse que el convenio pueda aplicarse por accidente, y hay que establecer un vínculo entre el contrato celebrado entre las partes y la aplicación del convenio. La República Federal de Alemania no cree, pues, que convenga aprobar la propuesta de los Estados Unidos.

52. El Sr. LARSEN (Estados Unidos de América) responde en general a las observaciones formuladas acerca de la propuesta norteamericana, precisando que la intención de la delegación de los Estados Unidos es asegurar la aplicación más amplia posible del convenio, aun en los casos en que no se prevé en el contrato ni el puerto de carga ni el de descarga (véanse los incisos *b*) y *c*) del párrafo 1 de la propuesta de los Estados Unidos). Esta propuesta es, por consiguiente, totalmente distinta de la propuesta británica.

53. Por lo demás, la delegación de la India ha comprendido perfectamente que la intención de los Estados Unidos, en el párrafo 1 de su enmienda, es que el convenio se aplique "a todos los contratos de transporte marítimo de mercancías."

54. El Sr. AMOROSO (Italia) es partidario, en principio, del artículo 2 tal como figura en el proyecto de la CNUDMI, ya que da mayor uniformidad a la legislación internacional relativa al transporte marítimo de mercancías. No cabe duda de que el Comité de Redacción podrá mejorar la redacción de este texto inspirándose en la propuesta estadounidense; la delegación italiana no se opone a ello.

55. Por otra parte, para hacer frente a las dificultades que pueden surgir durante la fase inicial de aplicación del convenio, Italia cree que podrían preverse normas transitorias, si es necesario, sin modificar en cuanto al fondo el ámbito del convenio.

56. Finalmente, señala a la atención de la Comisión la expresión "entre puertos situados en dos Estados", utilizada en el párrafo 1 del artículo 2 del proyecto de la CNUDMI, y recuerda que la Comisión no se ha pronunciado sobre la definición de "contrato de transporte" que figura en el párrafo 5 del artículo 1. Propone, pues, que se espere a que el Grupo de Trabajo creado al efecto haya modificado la definición de "contrato de transporte" para saber si se ha de hablar de transporte "de un puerto a otro" únicamente o "entre puertos situados en dos Estados".

57. El Sr. GORMAN (Irlanda) apoya la enmienda del Reino Unido por las razones que expuso la delegación de ese país al presentar su propuesta, así como las delegaciones que la han aprobado.

58. El Sr. NILSSON (Suecia) se suma en general a las opiniones expresadas por los Países Bajos y la República Federal de Alemania. La propuesta de los Estados Unidos presenta el riesgo de que el convenio llegue a ser aplicable, por accidente, a los contratos de transporte en casos en que no lo hayan previsto las partes, como en el ejemplo citado por la delegación de los Países Bajos. Eso sería inaceptable, puesto que las partes ya habrían tomado sus disposiciones sobre el régimen aplicable a su contrato y, en particular, los aseguradores habrían fijado el importe de la prima del seguro en función de las condiciones del contrato.

59. Por otra parte, la delegación del Reino Unido con razón prevé las dificultades que pueden surgir durante el período de transición en que el convenio estará vigente al mismo tiempo que las Reglas de La Haya. Por lo demás, Suecia ha insistido en este punto en sus observaciones escritas (véase A/CONF.89/7). Pero, a su juicio, no puede resolverse el problema mediante la modificación del artículo 2 propuesta por el Reino Unido, que representa un retroceso en relación con el proyecto de convenio. Por tanto, Suecia no apoya esa propuesta.

60. El Sr. FUCHS (Austria) desea que el convenio tenga el ámbito más amplio posible y apoyará la propuesta norteamericana, que tiene esa finalidad.

*Se levanta la sesión a las 13 horas.*

# 6a. sesión

**Viernes 10 de marzo de 1978, a las 15.30 horas**

*Presidente*: Sr. M. CHAFIK (Egipto).

A/CONF.89/C.1/SR.6

**Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 y Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.17, L.32, L.35, L.38, L.52, L.87, L.103)**

*Artículo 2* (continuación)

*Párrafo 1* (continuación)

1. El Sr. CARRAUD (Francia) dice que la propuesta del Reino Unido que figura en el documento A/CONF.89/C.1/L.35 y que consiste en suprimir los incisos *b*) y *c*) del párrafo 1 daría a ese párrafo un carácter demasiado restrictivo. El objeto de la preparación del nuevo convenio es mejorar las disposiciones de las Reglas de La Haya; a este respecto debería procurarse prever y evitar en lo posible conflictos tales como los que pueden producirse si, por ejemplo, un buque es desviado inevitablemente a un puerto de un país que no es un Estado contratante. Su delegación prefiere el párrafo 1 en su forma actual.

2. El Sr. MASSUD (Pakistán) dice que su delegación no puede aceptar la propuesta del Reino Unido pues, si se adoptara, el ámbito de aplicación del nuevo convenio no sería más amplio que el de las Reglas de La Haya.

3. Por lo que respecta al documento A/CONF.89/C.1/L.52, es encomiable el propósito declarado por la delegación de los Estados Unidos de ampliar el ámbito de aplicación del convenio, pero el texto que esa delegación propone para el inciso *a*) del párrafo 1 podría originar dificultades en aquellos casos en que el puerto en que realmente se efectúa la carga o la descarga no es el previsto en el contrato de transporte. El convenio debería redactarse de forma que se aplicase a las operaciones de transporte de mercancías por mar, independientemente de si el puerto efectivo de carga o de descarga es o no el indicado en el contrato de transporte.

4. El Sr. FILIPOVIĆ (Yugoslavia) dice que su delegación se opone firmemente a cualquier propuesta que pueda surtir el efecto de restringir el ámbito de aplicación del futuro convenio. La confusión que actualmente reina en las operaciones de transporte aéreo a causa de la proliferación de diferentes sistemas debería constituir una advertencia para la Conferencia. Yugoslavia puede apoyar la propuesta de los Estados Unidos, pero se opone a la del Reino Unido.

5. El Sr. TANIKAWA (Japón) dice que su delegación no puede apoyar la propuesta del Reino Unido, que restringiría excesivamente el ámbito de aplicación del convenio. En cuanto a las cláusulas finales, debería considerarse la posibilidad de ratificar el nuevo instrumento sin denunciar las Reglas de La Haya de 1924 ni el Protocolo de Bruselas de 1968, de forma que pudieran aplicarse las disposiciones de estos dos instrumentos en el caso de que una de las partes contratantes no fuese parte en el nuevo convenio.

6. Su delegación no puede apoyar la propuesta de los Estados Unidos referente al párrafo 1. Las normas aplicables deben ser absolutamente claras para las partes contratantes en el momento de celebrarse el contrato; y la versión propuesta por los Estados Unidos para el inciso *c*) del párrafo 1 puede suscitar graves problemas a ese respecto. Además, no está clara la relación entre los incisos *c*) y *d*) del texto propuesto por los Estados Unidos.

7. La delegación del Japón apoya el párrafo 1 del artículo 2 en su forma actual.

8. El Sr. KERRY (Reino Unido) dice que, en vista de la falta de apoyo a la propuesta de su delegación sobre los incisos *b*) y *c*) del párrafo 1 (A/CONF.89/C.1/L.35), esa propuesta será retirada.

9. Sin embargo, los problemas que entraña el ámbito de aplicación son mayores de lo que han supuesto la mayoría de los oradores. La Comisión debería tener presentes las observaciones hechas por los representantes de la República Federal de Alemania, el Japón y los Países Bajos, y particularmente la cuestión de la posible duplicación de instrumentos internacionales.

10. El Reino Unido no puede apoyar la enmienda de los Estados Unidos al párrafo 1 del artículo 2, pues si se aprobara serviría para empeorar una situación que ya de por sí es mala.

11. El Sr. MORENO PARTIDAS (Venezuela) dice que su delegación puede apoyar la propuesta de los Estados Unidos sobre el párrafo 1 del artículo 2; que daría al nuevo convenio un ámbito de aplicación más amplio contribuyendo así a unificar el derecho marítimo y las costumbres en esta esfera.

12. El Sr. BREDHOLT (Dinamarca) dice que su delegación apoya el texto del párrafo 1 del artículo 2 en su forma actual. Suscribe las observaciones del representante de los Países Bajos acerca de la enmienda a ese párrafo formulada por los Estados Unidos, y conviene con el representante de México en que el actual texto del convenio es el resultado de muchos trabajos, deliberaciones y transacciones.

13. El Sr. KHOO (Singapur) dice que, después de reflexionar sobre las opiniones expresadas por muchos de los oradores anteriores, su delegación comparte ahora los

temores expresados acerca de las enmiendas propuestas y apoyará el texto del párrafo 1 del artículo 2 tal como está redactado.

14. El Sr. BYERS (Australia) dice que también su delegación apoyará el texto en su forma actual.

15. El Sr. MUCHUI (Kenya) dice que, contrariamente a lo manifestado por el representante del Reino Unido, su delegación cree que la enmienda propuesta por los Estados Unidos servirá para mejorar una situación que ya de por sí es buena.

16. La Sra. OLOWO (Uganda) dice que su delegación está de acuerdo con el representante de Kenya y apoya la enmienda propuesta por los Estados Unidos.

17. El Sr. SEVON (Finlandia) dice que en virtud del párrafo 3 del artículo 23 del proyecto de convenio, un conocimiento de embarque que haga prueba del contrato de transporte deberá contener una declaración en el sentido de que el transporte está sujeto a las disposiciones del presente convenio. Si el texto del párrafo 1 del artículo 2 se enmienda de conformidad con la propuesta de los Estados Unidos, todo conocimiento de embarque deberá contener esa declaración, pues sería imposible determinar si el transporte estará o no sujeto al convenio hasta que se hubiera completado ese transporte. Esta consideración es otra razón para preferir el texto del párrafo 1 del artículo 2 en su redacción actual.

18. El Sr. KANG (República de Corea) dice que su delegación suscribe las opiniones expresadas por los representantes de la India y Sierra Leona en apoyo de la enmienda propuesta por los Estados Unidos, la cual ampliará el ámbito de aplicación del convenio.

19. El Sr. LARSEN (Estados Unidos de América), refiriéndose a las observaciones del representante del Japón, dice que su delegación ha manifestado ya estar dispuesta a omitir el inciso *d*) del párrafo 1 de la enmienda que ha propuesto, ya que el inciso *c*) del párrafo 1 puede interpretarse de forma que comprenda el tipo de situaciones previsto.

20. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) dice que, aunque aprecia la preocupación que tiene la delegación de los Estados Unidos por mejorar el artículo 2, su delegación comparte los recelos expresados por anteriores oradores en relación con la enmienda de los Estados Unidos y apoyará el texto del párrafo 1 del artículo 2 en su forma actual.

21. El Sr. SUCHORZEWSKI (Polonia) dice que, por las razones expresadas por los representantes de Francia y los Países Bajos, su delegación es partidaria del texto del párrafo 1 del artículo 2 en su forma actual.

22. El Sr. JOMARD (Iraq) dice que también su delegación apoya ese texto tal como ahora está redactado.

23. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) dice que la propuesta que ha formulado la delegación del Reino Unido se aplicaría sólo a un período de transición, pero que se ignora cuánto tiempo tardarán en efectuarse las necesarias ratificaciones del nuevo convenio. El objeto de la enmienda de los Estados Unidos es ampliar el ámbito de aplicación. Su delegación pide que se celebre una votación sobre su enmienda al párrafo 1 del artículo 2 que figura en el documento A/CONF.89/C.1/L.52.

24. *Por 34 votos contra 26, queda rechazada la enmienda de los Estados Unidos al párrafo 1 del artículo 2.*

*Párrafo 2*

25. *Queda aprobado el párrafo 2 del artículo 2.*

*Párrafo 3*

26. El PRESIDENTE señala que la propuesta presentada por el Perú en el documento A/CONF.89/C.1/L.103 no es sino una enmienda de redacción a la versión española, por lo que sugiere que se remita inmediatamente al Comité de Redacción.

27. *Así queda acordado.*

28. La Sra. RICHTER-HANNES (República Democrática Alemana), presentando el documento A/CONF.89/C.1/L.87, dice que el cambio propuesto en el párrafo 3 del artículo 2 tiene por objeto ampliar el ámbito de aplicación del convenio de forma que no se limite a los contratos de transporte acreditados por un conocimiento de embarque. Su delegación está de acuerdo con las delegaciones del Canadá y de Francia en que el convenio debería aplicarse a contratos que no estuviesen acreditados de esa forma. En las legislaciones nacionales de algunos Estados, las pólizas de fletamento no están consideradas como contratos de transporte. Su propuesta no tiene la finalidad de crear un conflicto con otras relaciones ni restar mérito a la labor del Grupo de Trabajo de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo. Según las estadísticas presentadas por los Estados Unidos, las Reglas de La Haya se aplican al 80 % de las contratos de transporte en que intervienen pólizas de fletamento, y la propuesta de su delegación tiene por objeto hacer que el nuevo convenio se aplique al 20 % restante.

29. El Sr. RAY (Argentina) dice que, en vista de que la República Democrática Alemana es partidaria de mantener la exclusión de las pólizas de fletamento por tiempo determinado, para mayor uniformidad será necesario excluir la excepción que entraña el párrafo 3, pues a su entender las pólizas de fletamento por tiempo determinado nunca se regirán directamente por el convenio, a menos que el armador sea el porteador efectivo. En virtud del párrafo 3, el convenio se aplicará a los conocimientos de embarque extendidos en virtud de pólizas de fletamento, a condición de que los conocimientos de embarque sean transferidos de una parte a otra, es decir, de que el consignatario y el fletador no sean la misma persona. El significado del párrafo 3 está perfectamente claro a este respecto, pero si no tiene por objeto dar efectividad a la excepción que implica, debería suprimirse el texto en su totalidad.

30. El Sr. MARTONYI (Hungría) dice que desea dejar constancia de que su delegación considera sumamente interesante y bien fundada en principio la propuesta de la República Democrática Alemana. Su delegación sabe muy bien que en la actual fase de los trabajos será difícil hacer extensiva también a las pólizas de fletamento la nueva legislación internacional que se está elaborando, pero considera necesario que se regule este tipo de contratos de transporte.

31. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) dice que su delegación apoya la propuesta de la República Democrática Alemana.

32. El Sr. FILIPOVIĆ (Yugoslavia) hace suyas las observaciones formuladas por el representante de Hungría.

33. El Sr. MacANGUS (Canadá) dice que desearía poner en claro la posición del Gobierno canadiense al apoyar la inclusión de las pólizas de fletamento en el convenio, pero no hará una propuesta formal al respecto. Hay dos clases diferentes de fletamentos. En la primera de ellas se fleta el buque entero; en este caso, las fuerzas económicas de las dos partes están más equilibradas que en el caso de los fletamentos de espacio del buque, en el que sólo se fleta una parte del mismo. El convenio puede ser aplicable a la segunda clase solamente, y en tal caso su delegación apoyará el texto del párrafo 3. Su delegación no desea que las Reglas de La Haya se repitan en el presente convenio. Esta actitud podrá parecer extraña por parte de un país deseoso de proteger al cargador, pero su Gobierno estima que una disposición que permita la no aplicación del convenio mediante acuerdo entre el porteador y el cargador será de utilidad en el caso de rutas especiales tales como el reaprovisionamiento de los asentamientos septentrionales del Canadá situados cerca del Artico. En este caso, los riesgos que corre un porteador comercial son demasiado grandes, incluso al amparo de las Reglas de La Haya, y resultará todavía más difícil encontrar un porteador que esté dispuesto a aceptar responsabilidades todavía mayores para con el cargador. Por lo tanto, el convenio debería contener disposiciones que permitieran apartarse de las normas cuando se tratase de rutas especiales.

34. El Sr. POPOV (Bulgaria) dice que se suma a las delegaciones que han apoyado la propuesta de la República Democrática Alemana, y conviene en que no hay razón para que las pólizas de fletamento por viaje no estén reguladas por el convenio.

35. El PRESIDENTE dice que, considerando la opinión general de los representantes, entiende que la propuesta de la República Democrática Alemana (A/CONF.89/C.1/L.87) no debe ser aprobada.

*Párrafo 4*

36. La Sra. RICHTER-HANNES (República Democrática Alemana) dice que desea retirar la propuesta de su delegación relativa al párrafo 4 (A/CONF.89/C.1/L.87) en vista de los resultados del examen del párrafo precedente por la Comisión.

37. El Sr. TANIKAWA (Japón) explica la enmienda de su delegación al párrafo 4 del artículo 2 (A/CONF.89/C.1/L.17) y dice que, conforme al texto actual del párrafo 4, el convenio se aplicaría a cada expedición efectuada en virtud de un contrato de cantidad o de volumen, pero si las expediciones se efectúan en virtud de una póliza de fletamento, se aplicaría el párrafo 3. No obstante, en el caso de los contratos de cantidad o de volumen, las condiciones de transporte para cada expedición se establecen en el contrato, salvo por lo que respecta a algunos detalles, ya que la póliza de fletamento u otro contrato de tipo especial se prepara una vez que se hayan convenido las condiciones detalladas de la expedición. Las condiciones para cada expedición se basan en las establecidas en el contrato de volumen o de cantidad y se parecen mucho a las de las pólizas de fletamento, aunque el contrato de volumen o de cantidad no es un contrato de transporte en el sentido jurídico del término. Como el proyecto actual no refleja la condición real de los contratos de cantidad, su delegación ha considerado necesario proponer un nuevo texto.

38. Finalmente, en la propuesta de su delegación, las palabras "un contrato de cantidad, un contrato de volumen, un contrato marco u otro contrato análogo" pueden sustituirse, si se estima conveniente, por la expresión "un contrato que prevea el transporte de mercancías en expediciones sucesivas durante un período acordado". Pero esta es una cuestión de redacción. El fondo de la propuesta es la exclusión de las distintas expediciones, efectuadas en virtud de tales contratos, del ámbito de aplicación del convenio.

39. El Sr. CLETON (Países Bajos) dice que su delegación apoya sin reservas la propuesta japonesa, ya que tenía algunas dudas respecto del actual texto del párrafo 4. En su opinión, los contratos de volumen se establecen entre las partes en condiciones de igualdad. En tal sentido, las pólizas de fletamento no son negociables, lo que explica por qué han sido excluidas del convenio y por qué será necesario excluir asimismo los contratos de volumen y otros tipos de contrato. Hay que hacer una distinción en el caso de los conocimientos de embarque, ya que éstos pueden transferirse a terceros que tienen que ser protegidos por el convenio. Ahora bien, cuando se efectúan expediciones en virtud de un contrato de volumen en que no hay un tercero interesado, no es necesario que el convenio se aplique también a esas expediciones. Hay que hacer constar claramente que el convenio no será aplicable a los contratos de volumen o a las expediciones efectuadas en virtud de tales contratos, a menos que se entienda un conocimiento de embarque transferible a un tercero. Las partes que deseen apartarse de las disposiciones del convenio tendrán que formalizar una póliza de fletamento para cada viaje.

40. El Sr. BYERS (Australia) dice que si es cierto – como ha señalado el representante del Japón – que los contratos de cantidad o de volumen no son legalmente contratos de transporte, el párrafo 4 no se aplicaría a ellos, puesto que se refiere al transporte de mercancías en expediciones sucesivas. Por consiguiente, la propuesta del Japón introduciría una nueva excepción que quizás esté definida con poca precisión, aunque el convenio contiene ya, en el artículo 23, una disposición que tiene importancia fundamental para la totalidad del texto, en virtud de la cual no se reconoce a las partes el derecho de sustraerse mediante acuerdo a la aplicación del convenio. Su delegación se hace cargo de las dificultades con que tropiezan algunas delegaciones, pero considera que no conviene sustituir el proyecto actual por el texto propuesto por la delegación japonesa, ya que el párrafo 4 no sería aplicable en ningún caso. Por tales motivos, su delegación se opone a la propuesta.

41. El PRESIDENTE dice que no parece haber una mayoría en favor de la propuesta japonesa y que, en consecuencia, ésta no es adoptada.

42. El Sr. KERRY (Reino Unido) dice que el objeto de la propuesta de su delegación relativa al párrafo 4 (A/CONF.89/C.1/L.35) es hacer constar claramente que el convenio no debe aplicarse a los contratos marco en cuanto tales, sino sólo a las expediciones efectuadas en cumplimiento de los mismos cuando proceda en virtud del artículo 2. No cree que ello se desprenda claramente del actual texto del párrafo 4.

43. El PRESIDENTE dice que la propuesta del Reino Unido será remitida al Comité de Redacción.

44. El Sr. SMART (Sierra Leona) y el Sr. CARRAUD (Francia) dicen que abrigan ciertas dudas en cuanto a la conveniencia de remitir dicha propuesta al Comité de Redacción, ya que, a su juicio, la propuesta se refiere a una cuestión de fondo.

*Nuevos párrafos propuestos para su inclusión en el artículo 2*

45. El Sr. TANIKAWA (Japón) dice que la propuesta de su delegación de que se incluya en el artículo 2 un párrafo adicional (A/CONF.89/C.1/L.17) se refiere a tipos especiales de transporte, por ejemplo en los casos en que las mercancías transportadas son de naturaleza especial, como el hielo, o en que el buque es de un tipo particular, como un buque nuclear, o viaja a una región especial, como el Antártico. No es procedente ni necesario que el convenio sea aplicable a tales casos, cuando el cargador y el porteador convengan en que no debe aplicarse al contrato de transporte celebrado por ellos y no se extienda un conocimiento de embarque.

46. El Sr. SMART (Sierra Leona) dice que su delegación considera que es innecesario incluir el párrafo propuesto por la delegación japonesa, ya que la cuestión se regula ya en el inciso *e*) del párrafo 1 del artículo 2.

47. El Sr. SOTIROPOULOS (Grecia) dice que su delegación apoya la propuesta japonesa, por cuanto la finalidad del convenio es proteger a terceros que no estén en situación de negociar las condiciones del transporte en pie de igualdad. Cuando no se extiende un conocimiento de embarque, la disposición adicional propuesta es necesaria para que las partes puedan sustraerse a la aplicación del convenio si así lo desean.

48. La disposición a que se refiere la delegación de Sierra Leona no subsana la deficiencia, ya que se refiere únicamente a uno de los cinco casos en que el convenio debe aplicarse en virtud del párrafo 1 del artículo 2. No es sólo en los casos en que los conocimientos de embarque u otros documentos hacen prueba de la aplicabilidad del convenio cuando se aplican efectivamente sus disposiciones.

49. El Sr. BYERS (Australia) dice que su delegación está en desacuerdo casi total con el representante de Grecia respecto del alcance y el ámbito de aplicación que ha de tener el convenio y se opone en principio a la propuesta japonesa, cuya finalidad es permitir en ciertos casos la celebración de contratos al margen del convenio, mientras que el artículo 23 del convenio deniega claramente el derecho de apartarse de sus disposiciones. Además, el texto de la propuesta japonesa sólo está limitado por su referencia a los casos en que no se extienden conocimientos de embarque; podría tratarse, sin embargo, de cualquier contrato de transporte, ya que no existe obligación alguna de extender tales conocimientos, y las circunstancias restrictivas especiales mencionadas por el representante del Japón no se especifican en la propuesta. Su delegación estima que para garantizar la eficacia del convenio es importante que se mantenga la disposición relativa a los acuerdos de no aplicación del convenio, habida cuenta de la disparidad inicial entre el usuario y el armador en lo referente a la negociación de un contrato de transporte.

50. El Sr. NIANG (Senegal) dice que su delegación no está de acuerdo con la propuesta japonesa, por cuanto ésta limita el alcance del convenio al permitir a las partes pactar al margen del mismo, al paso que reduce asimismo la eficacia que la Conferencia trata de conferir a ese instrumento.

51. El Sr. KERRY (Reino Unido), refiriéndose a las observaciones anteriores del representante del Canadá sobre los casos en que sería sumamente deseable disponer de la posibilidad de apartarse del convenio mediante acuerdo, dice que su delegación no apoyará necesariamente la propuesta japonesa, pero pide que se siga examinando la necesidad de que el convenio prevea esa posibilidad, pues no es cierto que las normas del convenio se aplicarán en todas las circunstancias. En algunos casos esas normas pueden originar un aumento considerable de los costos del transporte.

52. El Sr. SELVIG (Noruega) dice que si el convenio quedara limitado obligatoriamente a los casos en que se extiendan conocimientos de embarque, una gran proporción del comercio quedaría fuera de su ámbito de aplicación, lo que a todas luces no es deseable.

53. El Sr. DIXIT (India) subraya la necesidad de certidumbre en cuanto a la aplicación del convenio, y dice que apoya el artículo 2 en su redacción actual y se opone a la propuesta japonesa.

54. El Sr. CARRAUD (Francia) dice que si el porteador pudiera sustraerse a sus obligaciones de común acuerdo con el cargador, se privaría al convenio de su carácter de instrumento de derecho internacional público y se allanaría el camino para que cualquier parte que así lo desease no aplicara sus disposiciones. Además, esa disposición constituiría un paso hacia atrás en comparación con el artículo III de las Reglas de La Haya.

55. El Sr. MacANGUS (Canadá) explica que la sugerencia anterior de su delegación en el sentido de que, en ciertos casos, debe preverse que las partes en un contrato de transporte convengan en no aplicar las disposiciones del convenio, no depende de que se haya expedido o no un conocimiento de embarque. Canadá apoya resueltamente la aplicación universal del convenio y considera que éste debe aplicarse a todos los contratos de transporte, sea cual fuere la forma en que se acrediten. No obstante, hay algunos comercios muy especiales que, con toda probabilidad, no podrían desarrollarse si se aplicara plenamente el convenio. En tales casos, quizá

pudiera autorizarse al cargador a que se apartase de las disposiciones del convenio, posiblemente sobre la base de un permiso expedido por la administración del país exportador. Tal es el fondo de la sugerencia de su delegación que, en consecuencia, no es idéntica en todos los sentidos a la propuesta japonesa.

56. El Sr. MARTONYI (Hungría) dice que se opone resueltamente a la propuesta japonesa. La finalidad esencial del proyecto de convenio es establecer un cuerpo de normas que se apliquen automáticamente a todos los contratos de transporte por mar, independientemente de los deseos de las partes interesadas.

57. El Sr. GORMAN (Irlanda) dice que su delegación puede apoyar la propuesta japonesa dado que resolvería ciertas dificultades con las que tropezaría Irlanda al aplicar el convenio a algunas de las rutas importantes para el país. Con arreglo a la cláusula de excepción de las Reglas de La Haya, una porción significativa del comercio marítimo de Irlanda se realiza sin conocimientos de embarque, y quizá sea de interés señalar que un comercio concreto, realizado de este modo, ha sido objeto de fuerte competencia entre compañías navieras, con el resultado de que el aumento de los fletes ha sido considerablemente inferior al del costo de la vida en general.

58. El PRESIDENTE observa que la propuesta japonesa de que se inserte un párrafo adicional en el artículo 2 no tiene el apoyo de la mayoría de la Comisión. Invita a que se formulen observaciones sobre la propuesta del Reino Unido de que se añada un nuevo párrafo 5.

59. El Sr. KERRY (Reino Unido) dice que su delegación retirará esa propuesta, pues es muy similar a la propuesta japonesa. Sin embargo, desea subrayar que esta cuestión reviste la mayor importancia, por cuanto se refiere a la aceptabilidad del convenio en su conjunto. Por consiguiente, sería conveniente que se elaborara alguna fórmula en virtud de la cual, en determinados comercios, las partes en un contrato de transporte pudieran, con las oportunas limitaciones, sustraerse mediante acuerdo a la aplicación de las disposiciones del convenio.

60. El PRESIDENTE invita al representante de Noruega a que introduzca la propuesta presentada por Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia (A/CONF.89/C.1/L.32).

61. El Sr. SELVIG (Noruega) dice que la propuesta, que se refiere a la adición de un nuevo párrafo 3 al artículo 2, tiene por objeto suprimir toda incertidumbre y garantizar que, en los casos en que se utilice el sistema de gabarras a bordo de buques (LASH), el convenio se aplique a la totalidad del transporte, incluido el transporte de mercancías por vías de navegación interior en una gabarra. Si no se incluye tal disposición, podría aducirse que el convenio se aplica solamente cuando la gabarra se encuentra a bordo de un buque de altura.

62. Su delegación preferiría que el nuevo párrafo se incluyera en el artículo 2, pero no formulará objeciones si la Comisión prefiere incluirlo en el artículo 4 (período de responsabilidad).

63. El Sr. GONDRA (España) dice que su delegación apoya la idea que sirve de base a la propuesta nórdica, pero que, en su opinión, el artículo 2 no es el lugar adecuado para el nuevo párrafo propuesto por los países nórdicos. Tampoco es el artículo 4 un lugar perfectamente apropiado para insertarlo. Por consiguiente, sugiere que esta cuestión se trate en la definición de "contrato de transporte" (párrafo 5 del artículo 1), que cubra no solamente el transporte LASH, sino, en general, el transporte por vías de navegación interior, que, en realidad, es complementario del transporte marítimo.

64. El Sr. RAY (Argentina) apoya la propuesta nórdica. Dicha propuesta puede incorporarse a la definición del "contrato de transporte", conforme a lo sugerido por el representante de España, o puede constituir un párrafo aparte en el artículo 2. Sin embargo, de esta cuestión podría ocuparse el Comité de Redacción.

65. El Sr. HERBER (República Federal de Alemania) dice que no puede apoyar la propuesta nórdica, pues sería improcedente someter el transporte de mercancías por vías de navegación interior – en las que los riesgos y condiciones son diferentes – a las normas que rigen el transporte marítimo de mercancías. Las normas marítimas no se aplican tampoco al transporte en contenedores por carretera y la situación no es diferente en el caso de mercancías transportadas después en gabarras. Sin embargo, esta cuestión tal vez pueda incluirse en el proyecto de convenio sobre el transporte internacional multimodal de mercancías. Añade que, si bien muchos Estados no han desarrollado un derecho sobre el transporte de mercancías por vías de navagación interior, algunas naciones, en particular las ribereñas del Rhin y del Danubio, sí lo han hecho.

66. El Sr. NSAPOU (Zaire) dice que, en opinión de su delegación, la enmienda contenida en el documento A/CONF.89/C.1/L.32 está fuera de lugar en un convenio sobre el transporte marítimo de mercancías, es decir de un puerto marítimo a otro. A su delegación le preocupa lo que considera como un intento más de introducir cuestiones que encajan mejor en el ámbito de un convenio sobre transporte multimodal. Esta preocupación se ve acentuada por el hecho de que, si la gabarra ha de transportarse desde el puerto marítimo al río, tal vez habría que considerar la utilización de un tercer modo de transporte.

67. El Sr. MORENO PARTIDAS (Venezuela) manifiesta su firme apoyo a la propuesta nórdica. En efecto, el sistema LASH de transporte constituye una prolongación del tramo marítimo del transporte. Es un sistema nuevo y en desarrollo que debe reglamentarse; de no hacerlo así, el convenio quedará pronto anticuado en los medios marítimos.

68. El Sr. VOGEL (República Democrática Alemana) dice que su delegación apoya también esta propuesta, señalando que ya ha expresado la opinión de que el proyecto de convenio en su conjunto no toma suficientemente en cuenta los medios modernos de transporte.

69. El Sr. FILIPOVIĆ (Yugoslavia), que apoya también esta propuesta, dice que contribuiría a garantizar la aplicación más amplia posible del convenio.

70. El Sr. MÜLLER (Suiza) dice que aprecia el deseo de tratar el sistema LASH de transporte como complementario del transporte marítimo, pero considera que esta propuesta podría suscitar problemas. En especial, conforme a la redacción actual del convenio, el propietario del remolcador - que remonta las gabarras por un río en un convoy - sería automáticamente responsable en calidad de porteador efectivo o sucesivo. Consiguientemente, no podrá apoyar la propuesta si los autores no están dispuestos a modificarla. Sin embargo, se ofrece para colaborar en la redacción de un nuevo texto que proteja al porteador efectivo que sea el propietario del remolcador.

71. El Sr. FUCHS (Austria) dice que su delegación apoya esta propuesta, que ampliará el ámbito de aplicación del convenio. El sistema LASH es un adelanto moderno que no debe, por tanto, quedar excluido del convenio. No puede aceptar que exista una analogía directa entre el sistema LASH de transporte y el transporte en contenedores, ya que existe cierta semejanza entre los ríos y el mar, y muchos puertos están situados en ríos.

72. El Sr. MAITLAND (Liberia) dice que, si bien considera favorablemente la propuesta nórdica, no puede aceptarla en la forma en que se ha presentado. El transporte marítimo de mercancías presenta ciertas características singulares que sencillamente no se dan en el caso del transporte de mercancías por vías de navegación interior en naciones con grandes sistemas fluviales en los que se utilizan gabarras LASH. Igualmente, duda mucho de que esté aumentando el uso del sistema LASH de transporte y de hecho considera que quedará limitado a naciones con grandes sistemas fluviales, como los países del Rhin, los Estados Unidos y Zaire. Por consiguiente, tal vez debería tomarse en consideración la posibilidad de que las embarcaciones carentes de propulsión propia, como las gabarras LASH, fueran objeto de otro convenio o de disposiciones incluidas en un convenio internacional de transporte multimodal. No debe olvidarse que, en la mayoría de las naciones fluviales, las gabarras y sus remolcadores se rigen por una diversidad de diferentes contratos y leyes nacionales, cada uno de los cuales presenta sus características propias desarrolladas a lo largo de los años. Se suscitarían muy graves dificultades si, por el hecho de proceder de buques LASH, algunas gabarras se rigieran por el convenio, mientras que otras gabarras se regularan por la legislación nacional y por diferentes contratos sujetos a otros convenios.

73. El Sr. CLETON (Países Bajos), que se opone a la propuesta, dice que no existe diferencia alguna entre el transporte LASH, que puede considerarse como una forma de transporte combinado, y el transporte en contenedores. La inclusión de dicha propuesta en el convenio plantearía problemas jurídicos a su país, en el que las gabarras LASH se consideran embarcaciones de navegación interior y se rigen por la legislación que regula las vías de navegación interior.

74. El Sr. MARTONYI (Hungría) apoya la propuesta, que tiene en cuenta una nueva técnica y refleja la práctica moderna.

75. EL Sr. CASTRO (México) dice que, si bien considera favorablemente la propuesta, estima que hay que determinar primero si la utilización del sistema LASH de transporte va en aumento. Tiene entendido que en 1976 fueron muy pocos los buques de esta clase encargados a los astilleros. Igualmente considera que la propuesta podría suscitar problemas en relación con la legislación nacional aplicable a las vías de navegación interior y la situación del porteador efectivo, lo que a su vez crearía dificultades a los países que desearan ratificar el convenio.

76. El Sr. ZYLKOWSKI (Polonia), que hace suyas las observaciones del representante de Suiza, dice que su delegación no puede apoyar la propuesta presentada a la Comisión, que contiene diversos imponderables y podría originar dificultades. Conviene en que el transporte LASH es análogo en cierto modo al transporte en contenedores y que los problemas que entraña guardan mayor relación con el transporte multimodal.

77. Respondiendo a una pregunta formulada por el Sr. HONNOLD (Estados Unidos de América), el Sr. SELVIG (Noruega) explica que el objeto de la propuesta es delimitar el período de responsabilidad del porteador marítimo, para poner en claro que se extiende desde el momento en que se cargan las mercancías en la gabarra hasta el momento en que se descargan de ésta.

78. Los autores de la propuesta no atribuyen ninguna importancia especial a la expresión "vías de navegación interior". Sin embargo, estiman que conviene incluirla, ya que, si bien el transporte marítimo de la gabarra está comprendido en el artículo 4, existe en el convenio una laguna manifiesta en el caso de los tramos complementarios del transporte - antes y después del tramo marítimo -, que podría suscitar incertidumbre en el caso de que ocurrieran daños.

79. El Sr. DIXIT (India) dice que su delegación considera favorablemente la propuesta, ya que no sólo entraña la cuestión del transporte por vías de navegación interior, sino que se refiere también a casos en que las mercancías se entregan no en el puerto sino a alguna distancia de éste. Si se excluyen estos casos, el convenio careceria de toda utilidad. Por consiguiente, sugiere que se aplace el debate sobre la propuesta presentada en el documento A/CONF.89/C.1/L.32, hasta que se hayan convenido las definiciones de "puerto de carga" y "puerto de descarga".

80. El Sr. BYERS (Australia) expresa su apoya a la propuesta nórdica.

81. El Sr. GONDRA (España) dice que, habida cuenta de la declaración hecha por el representante de la India, desearía confirmar la posición de su delegación con respecto a la definición del concepto de "contrato de transporte". En opinión de su delegación, las palabras "de un puerto a otro", que constituyen la causa principal de las dificultades, abarcan tres aspectos: en primer lugar, el transporte multimodal; en segundo lugar, el transporte complementario por vías de navegación interior, que no esta enteramente comprendido en la propuesta nórdica; y, en tercer lugar, la cuestión de la zona frente a la costa en las proximidades del puerto, pero no en el propio puerto. Si sólo se pretende delimitar el período de respon-

sabilidad, la cuestión podría regularse en el artículo 1 o el artículo 4, pero, en opinión de su delegación, sería necesario adoptar una decisión sobre todas esas tres cuestiones en relación con la definición de "contrato de transporte" que figura en el párrafo 5 del artículo 1. En cuanto a la cuestión de fondo suscitada por la propuesta nórdica, la delegación de España cree que se debe ampliar para incluir no sólo el transporte LASH, sino también todo transporte complementario por vías de navegación interior. Los contratos de transporte marítimo se aplicarían también entonces a las fases realizadas por vías de navegación interior de carácter puramente secundario.

82. El Sr. RAY (Argentina) dice que, dado que la mayoría de las delegaciones parece estar básicamente de acuerdo sobre la cuestión, estima que podría remitirse al Comité de Redacción, en la inteligencia de que el transporte por el sistema LASH de mercancías transportadas anteriormente en un buque de altura debe considerarse complementario del transporte marítimo de mercancías.

83. El PRESIDENTE invita a la Comisión a que vote sobre la propuesta de la India de que se aplace la decisión sobre la enmienda contenida en el documento A/CONF.89/C.1/L.32.

84. *Por 38 votos contra ninguno, queda aprobada la propuesta de la India.*

*Se levanta la sesión a las 18.25 horas.*

# 7a. sesión

**Lunes 13 de marzo de 1978, a las 10.15 horas**

*Presidente:* Sr. M. CHAFIK (Egipto).

A/CONF.89/C.1/SR.7

**Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/7 y Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.3, L.33, L.36, L.39, L.40, L.57, L.76, L.77, L.88, L.107)**

*Artículo 3*

1. El Sr. KERRY (Reino Unido) presenta la enmienda de su delegación A/CONF.89/C.1/L.36, encaminada a suprimir el artículo 3 que, a su juicio, no es necesario e incluso podría resultar peligroso en la práctica. Efectivamente, este artículo contiene dos proposiciones: una de ellas enuncia el carácter internacional del convenio, acerca del cual no cabe ninguna duda puesto que se trata de un convenio sobre el transporte internacional de mercancías; la otra se refiere a la necesidad de promover la uniformidad, lo cual constituye precisamente el objetivo del convenio. Si esta segunda cláusula está dirigida a los jueces que deban conocer de los litigios relativos al transporte marítimo, puede sumirlos en la incertidumbre acerca de la medida en que deben tener en cuenta, antes de pronunciarse, las decisiones tomadas por los tribunales de un centenar de otros países; si no es así, se trata de una simple declaración general sobre el objeto del convenio y el texto del artículo 3 debería incluirse más bien en el preámbulo.

2. El Sr. HONNOLD (Estados Unidos de América) se pronuncia a favor de que se mantenga el artículo 3 y señala que existen artículos análogos en otros instrumentos internacionales ya aprobados (Convención sobre la prescripción en materia de compraventa internacional de mercaderías) o en proyecto (proyecto de convención sobre la compraventa internacional de mercaderías, proyecto de convención sobre la formación de contratos, proyecto sobre letras de cambio internacionales y pagarés internacionales, etc.). A su juicio, es importante contrarrestar la tendencia actualmente dominante a considerar la legislación de origen internacional como si se tratara de legislación nacional. Aun cuando el artículo 3 no ofrezca realmente una garantía de uniformidad en la aplicación de la reglamentación, recuerda eficazmente el objeto esencial del convenio.

3. El PRESIDENTE, observando que la propuesta británica no ha recibido ningún apoyo, considera que ha sido rechazada y que la Comisión aprueba el artículo 3 del proyecto de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional.

4. *Así queda acordado.*

*Artículo 4*

*Párrafo 1*

5. El Sr. SELVIG (Noruega) presenta la propuesta de Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia (A/CONF.89/C.1/L.33) relativa al párrafo 1, según la cual la responsabilidad del porteador por las mercancías se extiende al período durante el cual las mercancías están bajo su custodia con arreglo al contrato de transporte; en otras palabras, los autores suprimen la mención del puerto de descarga, del transporte y del puerto de carga. Cuando se elaboró el proyecto de convenio, se consideró que tal vez las palabras "en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga" fueran demasiado restrictivas para delimitar la duración de la responsabilidad del porteador. Se aludió especialmente a los casos en que el porteador tiene una terminal fuera de la zona portuaria y en que el cargador recoge o entrega las mercancías en un lugar que no es exactamente el puesto de atraque, donde

las mercancías se cargan a bordo del buque o se descargan. Finalmente, hay casos en los que es un porteador intermediario quien entrega las mercancías al porteador marítimo. Por consiguiente, los autores de la propuesta opinan que el empleo de los términos "puerto de carga" y "puerto de descarga" la responsabilidad del porteador a la zona portuaria en sentido técnico, dejando a cada extremo del transporte un vacío al que se aplicaría la ley nacional, a saber, los periodos durante los cuales las mercancías están bajo la custodia del porteador sin encontrarse, sin embargo, en la zona portuaria, periodos que podrían sustraerse a la aplicación del convenio.

6. El Sr. Selvig señala que la propuesta común de Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia tiene la misma finalidad que la propuesta de Túnez (A/CONF.89/C.1/L.40) y la de la República Democrática Alemana (A/CONF.89/C.1/L.88) y que todas ellas intentan dar mayor flexibilidad a la definición de la responsabilidad del porteador en los casos en que éste no toma las mercancías bajo su custodia en la zona portuaria propiamente dicha, por distintos motivos. En la propuesta A/CONF.89/C.17/L.33 se han añadido las palabras "con arreglo al contrato de transporte" para precisar que el porteador es responsable de las mercancías durante todo el período en que las tiene bajo su custodia con arreglo al contrato de transporte.

7. El Sr. VOGEL (República Democrática Alemana) dice que, efectivamente, las tres propuestas citadas (A/CONF.89/C.1/L.33, L.40 y L.88) denotan la misma intención y podrían reunirse en una sola a condición de que se respetara su idea esencial; la responsabilidad del porteador en relación con las mercancías se extiende a todo el período durante el cual las tiene bajo su custodia. En esas condiciones, la República Democrática Alemana, autora de la propuesta A/CONF.89/C.1/L.88, apoya el fondo de las otras dos propuestas.

8. El Sr. KALBOUSSI (Túnez) precisa que, para aclarar su primera propuesta (A/CONF.89/C.1/L.39), a petición de la secretaría su delegación presentó una segunda propuesta (A/CONF.89/C.1/L.40) y que es esta última la que debe tenerse en cuenta. El problema que se plantea en el párrafo 1 del artículo 4 consiste en realidad en saber en qué momento comienza el transporte marítimo y en qué momento termina. Se trata pues de definir el transporte marítimo propiamente dicho. Cuando la Comisión examinó la definición del contrato de transporte en el artículo 1, Túnez pidió que su propuesta sobre este punto (A/CONF.89/C.1/L.37) se presentara antes del examen del artículo 4, por considerar que el párrafo 1 de este artículo está relacionado con la definición del contrato de transporte marítimo. En otros términos, si la Comisión resuelve primero el problema de la definición de contrato de transporte marítimo y de la definición de puerto, el determinar en qué momento asume el porteador la responsabilidad de las mercancías y en qué momento se libera de ella será simplemente una cuestión de redacción. Por lo tanto, habrá que resolver los otros problemas antes de abordar la cuestión de la responsabilidad del porteador definida en el párrafo 1 del artículo 4.

9. El Sr. KERRY (Reino Unido) dice que la propuesta presentada por Noruega en nombre de cuatro delegaciones (A/CONF.89/C.1/L.33) y apoyada por la República Democrática Alemana preocupa a la delegación británica. En efecto, con arreglo a las Reglas de La Haya, la responsabilidad del porteador se extiende de borda a borda, mientras que en el texto del proyecto se amplía esa responsabilidad, extendiéndola de puerto a puerto – desde el momento en que el porteador toma las mercancías a su cargo en el puerto hasta el momento en que las entrega en otro puerto. La delegación británica no cree que deba ampliarse hasta ese punto la responsabilidad del porteador; en los casos, que se dan con cierta frecuencia, en que se entregan las mercancías en un almacén situado a 50 millas del puerto, la responsabilidad del porteador no debe extenderse a la etapa puerto-almacén, ya que en ese caso se trataría de un régimen aplicable al transporte multimodal, y esto no está incluido en el ámbito de aplicación del presente convenio.

10. El Sr. TANIKAWA (Japón) se opone también a la idea de ampliar el ámbito de aplicación del convenio más allá de los límites de la zona portuaria, y considera que el convenio debe aplicarse únicamente al transporte marítimo de mercancías. Al intentar flexibilizar la cláusula relativa a la definición de la responsabilidad del porteador, se corre el riesgo de crear incertidumbre en cuanto a la aplicabilidad del convenio. El Japón se opone, pues, a las tres propuestas encaminadas en ese sentido (A/CONF.89/C.1/L.33, L.40 y L.88).

11. El Sr. GANTEN (República Federal de Alemania) comparte la opinión del Reino Unido y del Japón: la propuesta de los cuatro países nórdicos (A/CONF.89/C.1/L.33) aumenta la flexibilidad pero también la incertidumbre. El convenio no debe aplicarse a los transportes interiores, y la República Federal de Alemania recuerda a este respecto la postura que ha adoptado acerca de la propuesta de estos mismos países de que se amplíe el ámbito de aplicación del convenio para incluir el transporte por vías de navegación interior en gabarras transportadas a bordo de un buque (A/CONF.89/C.1/L.32). Al renunciar a limitar la responsabilidad del porteador al interior de la zona portuaria, se termina por incluir los transportes interiores en el ámbito de aplicación del convenio, lo cual puede provocar conflictos con otras leyes nacionales o internacionales.

12. El Sr. FUCHS (Austria) observa que, al examinar los artículos 1, 2 y 4, se vuelve siempre al problema de la definición de la zona portuaria que se ha de incluir en el ámbito de aplicación del convenio. Numerosas delegaciones opinan que las zonas portuarias utilizadas en los transportes marítimos modernos, por ejemplo las terminales de contenedores, deberían incluirse en el régimen del convenio, y la propuesta A/CONF.89/C.1/L.33 tiene esa finalidad. La delegación austríaca señala también que es el mismo porteador quien decide el lugar en el que tomará bajo su custodia las mercancías, y que esta cláusula no le permite liberarse de la responsabilidad que le asigna el convenio pidiendo que las mercancías se entreguen en una prolongación de la zona portuaria. En resumen, el representante de Austria apoya la propuesta conjunta de Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia.

13. El Sr. ARGYRIADIS (Grecia) expresa su preocupación por las consecuencias que podrían tener las tres propuestas análogas A/CONF.89/C.1/L.33, L.40 y L.88, puesto que tienden a extender la responsabilidad del porteador no sólo a los transportes terrestres sino también al período durante el cual las mercancías se encuentran en el almacén. A su juicio, esto pertenece al régimen aplicable al transporte multimodal, que es tema de otro proyecto de convenio. Por lo tanto, Grecia se suma a la opinión expresada por los representantes del Reino Unido y el Japón.

14. El Sr. MASSUD (Pakistán) recuerda que en el artículo 2 se dice que las disposiciones del convenio se aplicarán a todos los contratos de transporte entre puertos situados en dos Estados, y señala que se trata de nuevo del problema inicial de la definición de estos dos puertos, el puerto de carga y el puerto de descarga. La Comisión no ha elaborado todavía una definición satisfactoria al respecto.

15. A juicio del Sr. SMART (Sierra Leona) las tres propuestas encaminadas a ampliar la responsabilidad del porteador están relacionadas con la definición del contrato de transporte que figura en el párrafo 5 del artículo 1, que ha sido remitida al Comité de Redacción. Mientras la Comisión no haya ultimado una definición del contrato de transporte, será prematuro examinar las tres propuestas.

16. El Sr. BYERS (Australia) se pregunta si no se podría ampliar el pequeño Grupo de Trabajo, formado por Australia, Estados Unidos y el Reino Unido y encargado de examinar la cuestión del contrato de transporte, para confiarle también el examen del párrafo 1 del artículo 4.

17. El Sr. MATÍASSY (Observador de la Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril) desearía que la organización que representa pudiese asistir a las reuniones del Grupo de Trabajo ampliado.

18. El PRESIDENTE dice que, si no hay objeciones, entenderá que la Comisión desea autorizar al Observador de esta organización a asistir a las reuniones del Grupo de Trabajo.

19. *Así queda acordado.*

20. Tras una discusión de procedimiento en la que participan el Sr. BYERS (Australia), el Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América), el Sr. ARGYRIADIS (Grecia), el Sr. DIXIT (India), el Sr. CASTRO (México), el Sr. GUEIROS (Brasil), el Sr. RAY (Argentina), el Sr. LEON MONTESINO (Cuba), el Sr. SANYAOULU (Nigeria) y el PRESIDENTE, se decide que el Grupo de Trabajo estará integrado por las delegaciones de los siguientes países; Australia, Brasil, Bulgaria, Canadá, Estados Unidos de América, Finlandia, Grecia, México, Nigeria, Pakistán, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Sierra Leona y Singapur.

*Párrafo 2*

21. El Sr. ARGYRIADIS (Grecia) señala que la modificación propuesta por la delegación griega (A/CONF.89/C.1/L.3) está dictada por el afán de precisión. Pero si la Comisión aprueba la propuesta de los países nórdicos, o la de Túnez, o la de la República Democrática Alemana, no ve cómo podría aprobar la propuesta de Grecia. Convendría pues aplazar el examen del párrafo 2 hasta que el Grupo de Trabajo que acaba de ampliarse haya dado a conocer su posición.

22. El PRESIDENTE dice que considerará que Grecia retira provisionalmente su propuesta.

23. El Sr. SELVIG (Noruega) al introducir la propuesta conjunta de Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia (A/CONF.89/C.1/L.33), hace observar que si bien el artículo 4 del proyecto de convenio contiene disposiciones precisas en cuanto al momento en que la responsabilidad del porteador cesa en el puerto de descarga, no ocurre lo mismo en cuanto al momento en que comienza dicha responsabilidad en el puerto de carga. La enmienda de los países nórdicos se basa en la idea de que conviene determinar en qué momento comienza la responsabilidad del porteador en el puerto de carga aplicando los mismos principios que los que se utilizan para determinar el momento en que cesa tal responsabilidad en el puerto de descarga. Si se adoptara esta enmienda, el artículo sería más claro. En la propuesta de los países nórdicos, el párrafo 2 del artículo 4 del proyecto de convenio pasa a ser el inciso *b*) del párrafo 2, pero su redacción permanece inalterada.

24. El PRESIDENTE se pregunta si, para los autores de la propuesta, no se trata más bien de una cuestión de redacción que de una cuestión de fondo.

25. El Sr. SELVIG (Noruega) piensa que tal vez sea una cuestión de redacción si se conviene en determinar el comienzo y el fin de la responsabilidad del porteador aplicando el mismo principio. El Grupo de Trabajo ampliado podría examinar esta cuestión simultáneamente con el párrafo 1 del artículo 4.

26. El Sr. DIXIT (India) estima que el párrafo 2 es la consecuencia lógica del párrafo 1. Dado que se ha aplazado el examen del párrafo 2.

27. El Sr. SANYAOLU (Nigeria) estima asimismo que procede aplazar el examen del párrafo 2 del artículo 4, y cuando la Comisión reanude el examen del mismo debería conocer las propuestas del Grupo de Trabajo sobre el contrato de transporte.

28. El Sr. NSAPOU (Zaire) hace suyas las opiniones de los representantes de la India y Nigeria.

29. El Sr. CLETON (Países Bajos) dice que se siente un tanto preocupado por la propuesta encaminada a aplazar el examen del párrafo 2 porque, en realidad, la enmienda escandinava al párrafo 2 no guarda relación alguna con el párrafo 1 y debería ser objeto de una decisión distinta. Efectivamente, la cuestión de saber si la situación debe ser la misma en el puerto de carga que en el puerto de descarga en cuanto a la responsabilidad del porteador es independiente de los problemas del transporte multimodal. La delegación neerlandesa apoya la enmienda escandinava al párrafo 2, ya que esa enmienda precisa la idea expresada implícitamente en el texto inicial.

30. El Sr. BYERS (Australia) estima por su parte que el párrafo 2 plantea cuestiones de fondo y que las modificaciones que se introduzcan en el párrafo 1 prepararán el terreno para la interpretación de las ideas enunciadas en el párrafo 2.

31. El Sr. MONTGOMERY (Canadá) apoya la sugerencia encaminada a aplazar el examen de los párrafos 1 y 2 del artículo 4 hasta que la Comisión se pronuncie sobre el párrafo 5 del artículo 1. Agrega que la expresión "en un lugar de conformidad con el contrato, o las leyes, o los usos del comercio de que se trate aplicables en el puerto de carga", que figuran en el apartado i) del inciso *a*) del párrafo 2 de la enmienda escandinava, plantea ciertas dificultades a un Estado federal como el Canadá.

32. El Sr. GANTEN (República Federal de Alemania) dice que la enmienda griega tiene la ventaja de ser concisa; también puede apoyar la propuesta escandinava, encaminada a definir claramente el concepto del recibo de las mercancías, pero sugiere que en el inciso *a*) se añadan las palabras "en el puerto de carga" a continuación de las palabras "las haya recibido" y, en el inciso *b*), las palabras "en el puerto de descarga" a continuación de las palabras "en que las haya entregado". Esta subenmienda tiene por objeto limitar la responsabilidad del porteador a la zona portuaria, pero si la Comisión decide sobre este punto, deberá tener en cuenta el hecho de que el texto definitivo del párrafo 2 dependerá del resultad de la labor del Grupo de Trabajo.

33. El Sr. KALBOUSSI (Túnez) considera que como el párrafo 2 define indirectamente el período durante el cual las mercancías están bajo la custodia del porteador, y dado que este período es también objeto del párrafo 1, sería lógico aplazar su examen. Además, la Comisión podría tal vez pensar en unir esos dos párrafos.

34. El Sr. SELVIG (Noruega) señala que la enmienda escandinava relativa al párrafo 2 es distinta de la relativa al párrafo 1, pero no se opone a que se aplace el examen del párrafo 2, puesto que muchas delegaciones han apoyado la sugerencia de la India.

35. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) declara que la delegación estadounidense retira su enmienda (A/CONF.89/C.1/L.57) al párrafo 2 y apoya la enmienda ugandesa (A/CONF.89/C.1/L.107) y la enmienda de los cuatro países nórdicos (A/CONF.89/C.1/L.33), a condición de que se sustituyan las palabras "con arreglo al contrato", que figuran en su enmienda al párrafo 1, por las palabras "habida cuenta del contrato", ya que el párrafo 1 podría interpretarse erróneamente en el sentido de que permite que en el contrato se limite el alcance de la responsabilidad del porteador definida en el párrafo 2. Además, el Comité de Redacción podría tal vez considerar la posibilidad de sustituir, en el texto inglés, las palabras "*does not receive*", que figuran en el inciso ii) del apartado *b*) de la enmienda A/CONF.89/C.1/L.33, por las palabras "*fails to receive*", como propone la delegación ugandesa en su enmienda A/CONF.89/C.1/107.

36. Por otra parte, aunque el proyecto de convenio no se refiere directamente al transporte multimodal, en las cláusulas finales habrá que prever el problema de la "interacción multimodal"; así, conforme a la ley estadounidense, el porteador es considerado siempre responsable de los daños causados a las mercancías desde el momento en que las toma a su cargo hasta el momento en que las entrega. La delegación de los Estados Unidos no puede apoyar la idea de limitar el alcance de la responsabilidad del porteador, como lo hace el régimen de La Haya con la regla de "aparejo a aparejo", o como proponen la delegación de la República Federal de Alemania en su subenmienda oral a la enmienda escandinava y la delegación británica en su enmienda A/CONF.89/C.1/L.76. El Sr. Sweeney tampoco podría suscribir la idea de que se considere responsable al porteador desde el momento en que las mercancías salgan de la fábrica del vendedor. Esa es la razón de que la solución de transacción prevista en la enmienda escandinava sea satisfactoria y contribuya a mejorar el texto original. Finalmente, el Sr. Sweeney estima que al proseguir el examen del artículo 4, la Comisión facilitaría la tarea del Grupo de Trabajo.

37. El Sr. TANIKAWA (Japón) piensa que los problemas regulados en los párrafos 1 y 2 son diferentes. Apoya la enmienda escandinava, sin perjuicio de que se introduzcan algunas enmiendas secundarias de redacción.

38. El Sr. AMOROSO (Italia) reconoce que, en su redacción actual, el párrafo 2 adolece de desequilibrio, ya que indica hasta qué momento se extiende la responsabilidad del porteador en lo que se refiere a la entrega pero permanece impreciso en lo que se refiere al momento en que las toma a su cargo. La enmienda escandinava es, pues, oportuna, y la delegación italiana puede apoyarla. Como el párrafo 2 es independiente del párrafo 1, la Comisión debería pronunciarse inmediatamente sobre la enmienda escandinava, a menos que decidiese aplazar el examen del artículo 4.

39. El PRESIDENTE propone a la Comisión que reanude el examen del artículo 4 en una sesión ulterior, cuando el Grupo de Trabajo haya completado su labor.

40. *Así queda acordado.*

*Se levanta la sesión a las 12.10 horas.*

# 8a. sesión

**Lunes 13 de marzo de 1978, a las 15.20 horas**

*Presidente*: Sr. M. CHAFIK (Egipto).

A/CONF.89/C.1/SR.8

**Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 y Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.121, Add.1)**

*Artículo 1* (continuación*)

*Párrafo 5* (conclusión)

*Artículo 2* (conclusión**)

*Párrafo 1* (conclusión)

1. El PRESIDENTE invita al representante de Noruega a que presente el texto revisado del párrafo 5 del artículo 1, que contiene la definición del contrato de transporte marítimo, y el de la cláusula inicial del párrafo 1 del artículo 2 (ámbito de aplicación), preparados por el Grupo de Trabajo *ad hoc* (A/CONF.89/C.1/L.121).

2. El Sr. SELVIG (Noruega), refiriéndose en primer lugar al texto revisado del párrafo 5 del artículo 1, señala que en la segunda parte de la definición debe añadirse la palabra "marítimo" después de las palabras "contrato de transporte". La primera parte de la definición, hasta el punto y coma, se refiere exclusivamente al transporte marítimo. Se ha examinado la posibilidad de definir por separado el "puerto", o de incluir alguna formulación en el sentido de que el término "puerto" incluye otros lugares en que los buques pueden cargar y descargar mercancías, pero no se ha llegado a ninguna decisión por falta de tiempo. La segunda parte de la definición, que tiene en cuenta las propuestas formuladas por varias delegaciones, entre ellas las de Australia, el Reino Unido y los Estados Unidos, tiene por finalidad incluir en el ámbito del convenio los contratos de transporte marítimo en que interviene cualquier otro medio de transporte.

3. La cláusula inicial del párrafo 1 del artículo 2 se ha revisado y simplificado, gracias a la mayor claridad de la definición del "transporte marítimo de mercancías".

4. El Grupo de Trabajo opina también que debe incluirse en las cláusulas finales una disposición que supedite el convenio a cualquier convenio existente o futuro sobre el transporte multimodal. Mas, por falta de tiempo, no ha podido redactar esa disposición.

5. El Sr. GANTEN (República Federal de Alemania) dice que, pese a la mayor claridad de la definición revisada del "contrato de transporte", no puede aceptarla. Esa definición, a su entender, debe limitarse a los contratos celebrados como contratos de transporte marítimo entre las partes y no debería ampliarse a fin de abarcar los contratos celebrados como contratos para operaciones de transporte multimodal o combinado. El texto revisado, que entraría en conflicto con otros convenios y con las leyes nacionales, daría lugar a muchas dificultades.

6. El Sr. TANIKAWA (Japón) tiene graves dudas acerca de la definición revisada, ya que ésta amplía el ámbito de aplicación del convenio. Además, la redacción de algunas partes del texto resulta ambigua. Por ejemplo, no se indica cuál es el tipo de contrato de transporte por "cualquier otro medio" que se considerará contrato de transporte marítimo, tampoco se define claramente el concepto mismo de transporte marítimo. Por tanto, no puede apoyar la definición revisada.

7. El Sr. WUREH (Liberia) está de acuerdo con las observaciones formuladas por el representante de la República Federal de Alemania y dice que su delegación desea sobre todo asegurar que el porteador sólo sea responsable entre un puerto y otro. En consecuencia, no puede aceptar la ampliación de la responsabilidad implícita en las palabras "por cualquier otro medio".

8. El Sr. GONDRA (España) apoya la idea que subyace a la definición revisada, pero considera que la redacción es confusa y no toma en debida cuenta el transporte por tierra o fluvial, "accesorio" respecto de un transporte marítimo. Por último, es partidario de que se incluya una definición del término "puerto" en el artículo 1.

9. El Sr. KALBOUSSI (Túnez) observa que la primera parte de la definición revisada implica una obligación por parte del cargador o de su empleado o agente. Para ser coherente, debería referirse igualmente a la obligación del porteador no sólo de ejecutar el contrato de transporte, sino también de hacerlo en las condiciones establecidas en el contrato. Propone, pues, que antes del punto y coma se añadan las palabras "en las condiciones convenidas con el cargador".

10. El PRESIDENTE dice que la observación del representante de Túnez se remitirá al Comité de Redacción.

11. El Sr. JOMARD (Iraq) es partidario de una definición que se refiera únicamente al transporte marítimo de mercancías. Por ello no puede aceptar las palabras "por cualquier otro medio", que tienen una connotación demasiado general.

12. El Sr. KERRY (Reino Unido), preocupado por la reacción de los representantes de la República Federal de Alemania, el Iraq y el Japón, dice que el convenio, para

* Reanudación de los trabajos de la 5a. sesión.
** Reanudación de los trabajos de la 6a. sesión.

tener alguna utilidad, habría de abarcar una multitud de circunstancias. En la actualidad no es raro que lo que constituye, de hecho, un contrato de transporte marítimo, comprenda por fuerza un elemento relativamente accesorio de transporte por algún otro medio, por ejemplo, por camión o ferrocarril, desde los muelles o hasta éstos. Si se limita el convenio al transporte de puerto a puerto, quedará al margen de sus disposiciones un volumen considerable de transporte marítimo de mercancías.

13. Confía en que se introduzca una definición del término "puerto" que abarque todos los lugares en que se cargan o se descargan mercancías.

14. El Sr. DOUAY (Francia) hace suyas las observaciones del representante de la República Federal de Alemania. Sería prudente, en efecto, limitar el alcance de la definición al transporte marítimo de mercancías, como se hizo en un principio, en lugar de anticiparse a lo que pudiera ser tema de un convenio sobre el transporte multimodal, limitando así la libertad de los negociadores futuros. En consecuencia, aunque su delegación está de acuerdo con la primera parte de la definición, hasta el punto y coma, opina que debe suprimirse el resto.

15. El Sr. AMOROSO (Italia) no puede apoyar la definición revisada por los motivos que han expuesto los representantes de la República Federal de Alemania y del Japón. Hace suyas las sugerencias del representante de Francia.

16. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) dice que, en principio, apoya la definición revisada. Admite, no obstante, que tal vez sea necesario mejorar algo la redacción. Considera también que la cuestión de las relaciones entre el convenio y un futuro convenio relativo al transporte multimodal puede resolverse en las cláusulas finales.

17. El Sr. DIXIT (India) dice que no le acaba de satisfacer la definición revisada, que adolece de varias lagunas. Duda de que sea una mejora la adición de la palabra "marítimo" después de las palabras "contrato de transporte" en la segunda parte de la definición y sugiere que se deje la frase en su forma primera. Asimismo, sugiere que se agreguen las palabras "de transporte", después de las palabras "por cualquier otro medio". Por último, no le agrada demasiado la frase "sólo por lo que respecta al transporte marítimo", que figura al final de la definición revisada y resulta algo confusa. Se reserva el derecho de referirse nuevamente a la cuestión.

18. El Sr. MARTONYI (Hungría) apoya la definición revisada y no está de acuerdo en que pueda dificultar en modo alguno el desarrollo de la futura legislación internacional sobre el transporte multimodal. Lo primordial es, más bien, saber si la Conferencia desea establecer disposiciones claras, como las que ha presentado el Grupo de Trabajo, o si desea dejar esas cuestiones a la discreción de los tribunales que, si no existen disposiciones adecuadas, recurrirán simplemente a diversas técnicas jurídicas para que el convenio se considere aplicable a la parte marítima de las operaciones multimodales. Piensa, por ejemplo, en la práctica de la analogía y en el razonamiento jurídico en virtud del cual el porteador no podría eludir la aplicación de un convenio internacional con fuerza obligatoria simplemente por haber contraído una obligación suplementaria, es decir, la de ejecutar el transporte terrestre subsiguiente. Si se deja la cuestión en su estado actual, habrá incertidumbre jurídica y, por consiguiente, litigios y pleitos. Este riesgo puede eliminarse con la definición revisada que por otra parte, se ajusta plenamente a las prácticas actuales.

19. El Sr. NILSSON (Suecia) apoya la idea en que se basa la definición revisada, pero tiene ciertas dudas sobre su redacción. No comprende por qué se introduce una nueva expresión – "contrato de transporte marítimo" – cuando parece más sencillo utilizar la expresión original –"contrato de transporte"– y definirla en un nuevo párrafo. Para aclarar el texto sugiere, además, que se sustituya el punto y coma por un punto; que se empiece una nueva frase con las palabras "no obstante", seguidas por una coma y por las palabras "si ese contrato comprende también transporte por cualquier otro medio, se considerará. . ."

20. El Sr. BREDHOLT (Dinamarca) apoya la definición revisada.

21. El Sr. CASTRO (México), si bien está de acuerdo en que tal vez pueda mejorarse la redacción de la definición revisada, desea instar a la Comisión a que preste menos atención a la forma que a las ideas que refleja. Es importante dejar bien claro que la definición no se refiere a un contrato de transporte por carretera, ferrocarril o cualquier otro medio, sino, en principio, a un contrato de transporte marítimo. Por otra parte, debe reconocerse que ha de procurarse que el convenio se aplique a la parte marítima del transporte multimodal, que es una forma de transporte que existe en la práctica.

22. Sería difícil llegar a un acuerdo sobre una definición del término "puerto", y su país no ha logrado hacerlo tras un año de intentos. Por tanto, sería mejor seguir la práctica existente y considerar como puerto la zona aduanera o el lugar en que es competente la autoridad portuaria.

23. El Sr. HENNI (Argelia) está de acuerdo con los oradores que han subrayado la necesidad de limitar exclusivamente el ámbito del convenio al transporte marítimo y, por consiguiente, se opone a la expresión "por cualquier otro medio".

24. El Sr. FAHIM (Egipto) dice que, desde un principio, ha sido partidario de mantener la definición original. Sin embargo, no se opondrá a que se incluya en el convenio una disposición especial sobre el transporte multimodal, siempre que se ponga perfectamente en claro que el convenio sólo se aplica al tramo marítimo de ese transporte, y no a cualquier otro medio de transporte.

25. El Sr. DIXIT (India) propone que, en el proyecto de texto presentado por el Grupo de Trabajo *ad hoc* en relación con el párrafo 5 del artículo 1, se suprima el adverbio "sólo" antes de las palabras "por lo que respecta". Si se introduce esta enmienda, su delegación podrá aceptar el proyecto de texto.

26. El Sr. JOMARD (Iraq) piensa que debe procederse cuidadosamente y garantizarse que los artículos del convenio en preparación estén redactados con precisión

para evitar confusiones con otros instrumentos internacionales, sobre todo en relación con el transporte de mercancías por otros medios. A este respecto, el proyecto de definición examinado entraña ciertas contradicciones jurídicas y, por ello, resulta inaceptable.

27. El Sr. CLETON (Países Bajos) es partidario del proyecto de texto contenido en el documento A/CONF.89/C.1/L.121 y espera que sea sometido a votación.

28. El Sr. SELVIG (Noruega), refiriéndose a las observaciones de los oradores anteriores en relación con las palabras "transporte por cualquier otro medio", que figuran en el texto revisado propuesto para el párrafo 5 del artículo 1, considera que el problema que se ha suscitado es puramente de redacción. El Grupo de Trabajo *ad hoc* sólo desea poner en claro que, incluso en los contratos que entrañan un transporte por otros medios además del marítimo, el convenio solamente se aplicará al movimiento de mercancías por mar.

29. Sr. ARGYRIADIS (Grecia) se muestra sorprendido de que el Grupo de Trabajo *ad hoc* proponga un texto que entraña una ampliación del ámbito del convenio a medios de transporte distintos del transporte marítimo. En el enunciado propuesto en relación con el párrafo 5 del artículo 1 tal vez pueda sustituirse el final del texto, después de la palabra "sólo", por las palabras "en la medida en que se realice por mar", para ajustarlo a lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo.

30. El PRESIDENTE pone a votación el proyecto de texto presentado por el Grupo de Trabajo *ad hoc*, según figura en el documento A/CONF.89/C.1/L.121.

31. *Por 40 votos contra 14 y 3 abstenciones, el proyecto de texto presentado por el Grupo de Trabajo* ad hoc *queda aprobado y remitido al Comité de Redacción.*

*Artículo 4* (continuación)

32. El PRESIDENTE invita al Secretario Ejecutivo de la Conferencia a que dé lectura al proyecto de texto de artículo 4 presentado por el Grupo de Trabajo *ad hoc* (A/CONF.89/C.1/L.121/Add.1). Como el Grupo no se reunió inmediatamente antes de la presente sesión de la Comisión, no ha habido tiempo para traducir el texto del idioma original – el inglés – a los demás idiomas de la Conferencia; por consiguiente, el Secretario Ejecutivo de la Conferencia le dará lectura en alta voz.

33. El Sr. VIS (Secretario Ejecutivo de la Conferencia) lee el proyecto de texto de artículo 4 presentado por el Grupo de Trabajo *ad hoc*.

34. Los párrafos 1 y 3 del texto revisado son idénticos a los párrafos pertinentes del texto de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) (A/CONF.89/5). El texto propuesto para el párrafo 2 corresponde a la redacción propuesta por Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia en el documento A/CONF.89/C.1/L.33, salvo en lo que respecta a la omisión de las palabras "en un lugar", en el apartado i) del inciso *a*) del párrafo 2.

35. El Sr. MALELA (Zaire), apoyado por el Sr. HENNI (Argelia), el Sr. JOMARD (Iraq) y el Sr. KALBOUSSI (Túnez), dice que no puede pretenderse que la Comisión examine textos, cualquiera que sea su naturaleza, hasta que hayan sido distribuidos en todos los idiomas oficiales de la Conferencia.

36. El Sr. FUCHS (Austria) opina que el nuevo texto propuesto para el apartado i) del inciso *a*) del párrafo 2 saldría ganando si se mantuvieran las palabras "en un lugar", que figuran en el documento A/CONF.89/C.1/L.33, ya que esas precisas palabras conferirán flexibilidad al ámbito de aplicación del nuevo convenio. Se pregunta si, habida cuenta del texto que tiene actualmente ante sí la Comisión, se ha retirado el documento A/CONF.89/C.1/L.33.

37. El Sr. SELVIG (Noruega) dice que algunos miembros del Grupo de Trabajo *ad hoc* han manifestado objeciones a las palabras "en un lugar", y que éstas se han omitido para conseguir el acuerdo más amplio posible.

38. El Sr. MORENO PARTIDAS (Venezuela) dice que la utilización en un convenio internacional de unas expresiones tan vagas como "de conformidad con . . . los usos" podría crear dificultades para los países que, como Venezuela, no tienen una legislación similar a la Ley Harter de los Estados Unidos, por ejemplo, que rija las prácticas y procedimientos inmediatamente anteriores a la carga e inmediatamente posteriores a la descarga de las mercancías. El nuevo convenio debería incluir disposiciones para abarcar esos períodos. Es interesante observar a este respecto que en la República Democrática Alemana, por ejemplo, la manera de tratar esos períodos se ha resuelto mediante un *quid pro quo*, en virtud del cual el porteador concede derechos a sus estibadores y es responsable de sus acciones. Debe ampliarse la noción de empleado o agente para que incluya la responsabilidad del porteador hasta que las mercancías hayan sido recibidas por el consignatario o sus representantes, con sujeción, por supuesto, a los límites de la responsabilidad enunciados en el artículo 6.

39. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) observa que la primera parte del párrafo 2 del artículo 4 del texto de la CNUDMI contiene las palabras "desde el momento en que éste las haya recibido". Sin embargo, en el documento A/CONF.89/C.1/L.121/Add.1, se ha ampliado la disposición correspondiente e incluido en el inciso *a*) del párrafo 2 un apartado i) que contiene las palabras "de conformidad con el contrato, o las leyes, o los usos del comercio de que se trate aplicables en el puerto de carga". Se pregunta si el Grupo de Trabajo *ad hoc* considera que el enunciado que propone es una limitación del ámbito del texto original o simplemente un proyecto mejorado y más detallado.

40. El Sr. BYERS (Australia) dice, en respuesta al representante de la Unión Soviética, que el Grupo de Trabajo no se ha propuesto restringir la responsabilidad del porteador, mencionada en el párrafo 1, mediante la utilización en el párrafo 2 de las palabras que ha citado dicho representante. La finalidad del párrafo 2 es explicar el concepto de responsabilidad a que se refiere el párrafo 1, pero la cuestión planteada por el representante de la Unión Soviética es importante. Se pensaba en un principio utilizar el texto del párrafo 1 enunciado en el documento A/CONF.89/C.1/L.33, pero el Grupo de Trabajo decidió finalmente adoptar la redacción actual

para llegar a un acuerdo. Igualmente decidió mantener el texto del párrafo 2 básicamente conforme a lo propuesto por las delegaciones nórdicas en dicho documento. Ciertamente, no tuvo la intención de limitar el alcance del texto propuesto por la CNUDMI.

41. El Sr. KALBOUSSI (Túnez) no tiene objeciones que formular, en principio, respecto de los párrafos 1 y 3, pero desearía que se enmendase el párrafo 1 para incluir una referencia a las condiciones y modalidades acordadas. Podría simplificarse el párrafo 2 si se mantuviera la redacción en términos bastante generales; bastaría con precisar que el período durante el cual se considera que las mercancías están a cargo del porteador comprende desde el momento en que ha recibido las mercancías hasta que las ha entregado. Debería dejarse que la legislación nacional definiera con mayor precisión esos momentos, ya que la responsabilidad del porteador se determina de diferentes modos y con arreglo a diferentes proporciones según los países.

42. El Sr. DONOVAN (Estados Unidos de América) tropieza con las mismas dificultades que la delegación de la Unión Soviética respecto del apartado i) del inciso *a*) del párrafo 2 del texto examinado, y concretamente respecto de la frase "de conformidad con el contrato, o las leyes, o los usos del comercio de que se trate aplicables en el puerto de carga", que sería preferible suprimir. Duda de que la redacción propuesta para ese apartado abarque, por ejemplo, la posibilidad de que un porteador tenga derecho a actuar en nombre del cargador en virtud del contrato de transporte y reciba las mercancías, pero no pueda ser considerado responsable de ellas hasta que hayan cruzado la borda.

43. El Sr. CASTRO (México) considera que la materia a que se ha referido el representante de los Estados Unidos es una cuestión de fondo. No se opone a la sugerencia formulada por dicho representante, pero estima que sería preferible que se reuniera el Grupo de Trabajo *ad hoc* para debatir las propuestas que acaban de formularse.

44. El Sr. MONTGOMERY (Canadá) comparte la preocupación expresada por otras delegaciones sobre la redacción del apartado i) del inciso *a*) del párrafo 2, que puede dar lugar a conflictos jurídicos. A fin de evitar esta posibilidad, debería modificarse dicha disposición para que dijera: "el cargador o la persona que actúe en su nombre, en el puerto de carga".

45. El Sr. TANIKAWA (Japón) apoya el proyecto de texto presentado por el Grupo de Trabajo *ad hoc*.

46. El Sr. GUEYE (Senegal) hace suyas las opiniones expresadas por los oradores precedentes respecto del texto propuesto para el apartado i) del inciso *a*) del párrafo 2. La redacción propuesta introduce mayores complicaciones y puede plantear cuestiones de fondo de difícil solución. Quisiera, por consiguiente, que se modificara ese apartado para tener en cuenta las observaciones que se han hecho.

47. Desearía que se aclarase la referencia que ahí se hace al cargador, el cual no se menciona en la disposición correspondiente del texto de la CNUDMI. Si el cargador debe mencionarse en el párrafo 2, hay que hacer asimismo referencia a él en el párrafo 3.

48. El Sr. DIXIT (India) dice que, después de escuchar las observaciones formuladas por los representantes de la Unión Soviética y de los Estados Unidos, considera también que la utilidad del proyecto presentado por el Grupo de Trabajo *ad hoc* es dudosa y que dicho proyecto podría inducir a confusiones. En consecuencia, apoya resueltamente el texto de la CNUDMI.

49. La Sra. OLOWO (Uganda) tenía entendido que el mandato del Grupo de Trabajo era examinar el párrafo 1 del artículo 4, pero es evidente que ese mandato se ha hecho extensivo también a otros párrafos de dicho artículo. En tal caso, se pregunta si la enmienda ugandesa contenida en el documento A/CONF.89/C.1/L.107 ha sido examinada por el Grupo.

50. El PRESIDENTE dice que se facultó al Grupo de Trabajo para examinar también otros párrafos y que el Grupo, al realizar esa labor, tuvo indudablemente en cuenta la propuesta de Uganda.

51. El Sr. WAITITU (Kenya) apoya el proyecto de texto presentado por el Grupo de Trabajo *ad hoc* y advierte con inquietud que tantas delegaciones se hayan mostrado insatisfechas con la redacción del apartado i) del inciso *a*) del párrafo 2. Duda de que la frase que figura a continuación de las palabras "en su nombre" pueda suscitar un conflicto entre las leyes nacionales de los Estados y el convenio. Si se suprimiese esa frase, su delegación tendría que considerar de nuevo su aprobación del texto del Grupo de Trabajo.

52. El Sr. KHOO (Singapur) dice que aunque su delegación es miembro del Grupo de Trabajo *ad hoc*, apenas participó en la redacción efectiva del texto que se está examinando, pero lo aceptó tácitamente a la sazón. Sin embargo, después de haber escuchado las observaciones de las delegaciones de los Estados Unidos y del Canadá, en particular, ha empezado a dudar de que el texto constituya una mejora con respecto al proyecto de la CNUDMI. Por consiguiente, su delegación estaría a favor de la retención del texto de la CNUDMI, pero si la mayoría estuviera a favor de la sugerencia hecha por el representante del Canadá, su delegación también la apoyaría.

53. El Sr. KELLER (Liberia) apoya la propuesta encaminada a suprimir las palabras "de conformidad con. . . aplicables", en el apartado i) del inciso *a*) del párrafo 2. En cambio, deben retenerse las palabras "en el puerto de carga".

54. El Sr. MASSUD (Pakistán) considera que el proyecto de texto del documento A/CONF.89/C.1/L.121/Add. 1 plantea más problemas de los que resuelve y, por consiguiente, apoya el texto original de la CNUDMI.

55. El Sr. SEVON (Finlandia) dice que, en calidad de miembro del Grupo de Trabajo *ad hoc*, se encuentra en la misma situación que el representante de Singapur. Pensó en un principio que las dudas expresadas se referían a una cuestión de forma, pero ahora está persuadido de que la delegación de la Unión Soviética ha planteado una cuestión sumamente válida. Por ello, desearía

que se modificase el apartado i) del inciso *a*) del párrafo 2 suprimiendo las palabras "de conformidad con... aplicables", como propone la delegación canadiense. Si se conservase el texto en su redacción actual, el porteador podría insertar una cláusula en virtud de la cual sus responsabilidades comenzarían solamente cuando las mercancías se hubiesen cargado a bordo, y esa no era la intención primera del Grupo de Trabajo. No obstante, confía en que el problema se aclare en la Comisión, sin necesidad de someterlo nuevamente al Grupo.

56. El Sr. ARGYRIADIS (Grecia) dice que la intención del Grupo de Trabajo fue enunciar, en el párrafo 1, el principio según el cual la responsabilidad del porteador se extiende del puerto de carga al puerto de descarga, pero no más allá. Después de haberse determinado en el párrafo 2 el momento exacto en que el porteador se hace cargo de las mercancías y en que comienza, por ende, su responsabilidad, se especifican en el apartado i) del inciso *a*) del mismo párrafo las personas facultadas para poner las mercancías en poder del porteador. A su juicio, tanto ese apartado como el apartado ii) del inciso *a*) son necesarios. El apartado ii) resulta necesario para asegurar que el porteador no será considerado responsable mientras las mercancías se encuentren todavía en poder de las autoridades portuarias, y representa la única desviación respecto del texto de la CNUDMI.

57. Puede aceptar sin dificultad la propuesta canadiense acerca del apartado i) del inciso *a*) del párrafo 2. Considera que el proyecto presentado por el Grupo de Trabajo, con las modificaciones introducidas, sería el texto más aceptable.

58. El Sr. GORMAN (Irlanda) dice que algunos medios irlandeses tienen gran interés en saber lo que ocurriría, en virtud del convenio, si alguna de las partes en un contrato de transporte se hallase en la imposibilidad por razones ajenas a su voluntad – como en el caso de una huelga – de efectuar el traslado de las mercancías.

59. El Sr. SMART (Sierra Leona) apoya el texto sumamente inequívoco presentado por el Grupo de Trabajo *ad hoc*. La supresión de la última parte del apartado i) del inciso *a*) del párrafo 2 haría que el significado del artículo fuese menos claro, pues se dan casos en que el porteador puede no entrar en posesión de las mercancías de conformidad con el contrato, las leyes o los usos, sino de alguna otra manera, por ejemplo en caso de error. En algunas legislaciones nacionales se tienen muy en cuenta esas posibilidades.

60. El Sr. SUCHORZEWSKI (Polonia) señala que no se define la naturaleza del contrato mencionado en el apartado i) del inciso *a*) del párrafo 2; el único tipo de contrato definido en el artículo 1 es el contrato de transporte.

61. En su opinión, en ese apartado deben suprimirse las palabras "de conformidad con el contrato, o las leyes, o los usos del comercio de que se trate aplicables".

62. El Sr. GORBANOV (Bulgaria) está de acuerdo con las observaciones formuladas por el representante de la Unión Soviética, que deben tenerse en cuenta. A la luz de esas observaciones, propone que se modifique el texto redactado por el Grupo de Trabajo *ad hoc* anteponiendo las palabras "en un lugar determinado" a las palabras "de conformidad con el contrato", a fin de precisar que, si el cargador entrega las mercancías en un lugar que no sea el lugar designado, el porteador no será responsable. Por lo demás, habría que suprimir todo el apartado i) del inciso *a*) del párrafo 2 después de las palabras "de conformidad con el contrato".

63. El Sr. AMOROSO (Italia) sugiere que continúe el debate en la mañana del día siguiente, cuando se disponga del documento A/CONF.89/C.1/L.121/Add.1 en todos los idiomas de trabajo.

*Se levanta la sesión a las 18.05 horas.*

---

# 9a. sesión

**Martes 14 de marzo de 1978, a las 10.20 horas**

*Presidente:* Sr. M. CHAFIK (Egipto).

A/CONF.89/C.1/SR.9

**Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/7 y Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.3, L.33, L.39, L.40, L.76, L.88, L.107, L.121/Add.1)**

*Artículo 4* (conclusión)

1. El Sr. KACIĆ (Yugoslavia) apoya el texto propuesto por el Grupo de Trabajo *ad hoc* con la signatura A/CONF.89/C.1/L.121/Add.1 porque mejora considerablemente el proyecto de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) al precisar el momento en que el porteador se hace cargo de las mercancías y el momento en que éstas dejan de estar bajo su custodia. La delegación de Yugoslavia no podría suscribir un texto que no contuviese tales explicaciones. Comprende las razones por las cuales en la sesión precedente ciertas delegaciones formularon reservas a este texto, y por eso sugiere que se agreguen en el apartado i) del inciso *a*) y en el apartado ii) del inciso *b*) del párrafo 2 las palabras "de transporte" a continuación de las palabras "de conformidad con el contrato". Ahora bien, como se trata de una modificación

de redacción, tal vez pueda remitirse al Comité de Redacción.

2. El Sr. HERBER (República Federal de Alemania) se pronuncia en favor del proyecto de texto elaborado por el Grupo de Trabajo *ad hoc*, pero apoya la enmienda presentada verbalmente por la delegación canadiense en la sesión anterior con miras a suprimir las palabras "de conformidad con el contrato, o las leyes, o los usos del comercio de que se trate aplicables", que figuran en el apartado i) del inciso *a*) del párrafo 2, ya que el porteador debería ser considerado responsable de los perjuicios causados a las mercancías, independientemente de que su custodia se efectúe o no de conformidad con los usos.

3. El Sr. TANIKAWA (Japón) dice que su delegación no se opone a las modificaciones introducidas por el Grupo de Trabajo *ad hoc* en el apartado i) del inciso *a*) del párrafo 2, a pesar de que en un principio se pronunció en favor del texto inicial. Sin embargo, si se suprimen las palabras "de conformidad con el contrato, o las leyes, o los usos del comercio de que se trate aplicables", hay que suprimir asimismo las palabras "en el puerto de carga", sin lo cual este apartado no regularía el caso en que el porteador tomara a su cargo las mercancías fuera de la zona portuaria, y no se podría determinar en qué momento comienza su responsabilidad. Conviene interpretar el párrafo 1 y el apartado i) del inciso *a*) del párrafo 2 en el sentido de que si el porteador toma a su cargo las mercancías fuera de la zona portuaria, será responsable a partir del momento en que esas mercancías entren en dicha zona.

4. El Sr. EYZAGUIRRE (Chile) considera satisfactorio el texto inicial del artículo 4 que, en conjunto, resuelve los problemas relativos al período durante el cual el porteador es considerado responsable, al disponer expresamente que el porteador será responsable desde el momento en que haya tomado a su cargo las mercancías en el puerto de descarga hasta el momento en que haya procedido a su entrega en el puerto de descarga. El proyecto del Grupo de Trabajo *ad hoc* trata de precisar el momento a partir del cual las mercancías están bajo la custodia del porteador en el puerto de carga y, en consecuencia, se refiere al momento en que el porteador las recibe del cargador de conformidad con el contrato, o las leyes, o los usos del comercio de que se trate. A este respecto, la delegación chilena estima peligroso hacer referencia al contrato, ya que ello equivale a prever la posibilidad de limitar, contractualmente, el período durante el cual el porteador es responsable. Teniendo en cuenta estas consideraciones, su delegación estaría dispuesta a aceptar el texto inicial del artículo 4 o la fórmula propuesta por el Grupo de Trabajo *ad hoc*, a condición de que se suprimieran en el apartado i) del inciso *a*) del párrafo 2 las palabras "el contrato, o". La alusión a las leyes y a los usos es pertinente, en la medida en que establece el criterio que permite determinar el momento a partir del cual el porteador es o deja de ser considerado responsable.

5. El Sr. RAMIREZ HIDALGO (Ecuador) apoya en principio el texto del Grupo de Trabajo *ad hoc*, pero señala que el apartado i) del inciso *a*) del párrafo 2 puede suscitar diversos conflictos entre los porteadores y los cargadores. Esa es la razón de que la delegación ecuatoriana apoye la propuesta chilena encaminada a suprimir las palabras "el contrato, o" que figuran en dicho apartado.

6. El Sr. SORENSEN (Mauricio) manifiesta su extrañeza al comprobar que tanto en el proyecto de la CNUDMI como en el texto del Grupo de Trabajo *ad hoc* se hace referencia a los usos y a las estipulaciones contractuales. ¿Cómo puede un convenio que tiene por objeto uniformar las leyes referirse a unos usos que no han sido codificados, que están sujetos a modificación y que se prestan a interpretaciones diferentes según la jurisdicción a la que se someta un litigio? Por otra parte, es arriesgado hacer referencia al contrato en la medida en que tal referencia dejaría el campo libre al acuerdo de las partes, es decir, en definitiva, a la voluntad del porteador. Comoquiera que sea, aun cuando se suprima la mención del contrato y se precise lo que debe entenderse por "tomar a cargo" y por "entrega", no se podrá impedir que las partes – en realidad, el porteador – estipulen en el conocimiento de embarque que esas dos operaciones se efectuarán a bordo del buque. De este modo, en muchos conocimientos de embarque se hace constar que el acto por el que el porteador toma a su cargo las mercancías se efectúa cuando las mercancías se encuentran en la bodega del buque, y la entrega cuando el buque arriba al puerto y las mercancías se encuentran todavía en la bodega. El Sr. Sorensen espera que estas observaciones sirvan de respuesta a los argumentos aducidos contra la propuesta encaminada a suprimir la referencia al contrato y a los usos y subraya que, al igual que en las Reglas de La Haya, es preciso definir en el convenio los límites imperativos que deberán observar las partes en el contrato de transporte, que no podrán retrasar el comienzo ni adelantar el fin del período durante el cual el porteador es responsable.

7. Además, refiriéndose a la mención de las autoridades portuarias, que se hace en el inciso *c*) del párrafo 2 del texto inicial, y en el apartado iii) del inciso *b*) del párrafo 2 presentado por el Grupo de Trabajo *ad hoc*, el Sr. Sorensen declara que Mauricio ha confiado la administración de la zona portuaria a una sola entidad que, al igual que en otros países, tiene por función velar por la seguridad interna (lucha contra el contrabando), pero sobre todo, dados sus medios limitados, por la utilización óptima de la infraestructura portuaria (distribución óptima de los servicios portuarios, tinglados, etc.). Ahora bien, a juicio de la delegación de Mauricio, la existencia de autoridades portuarias nada tiene que ver con la relación existente entre el cargador y el porteador en el momento en que el porteador toma a su cargo las mercancías, o entre el porteador y el destinatario cuando se efectúa la entrega de éstas. Por lo tanto, no puede considerarse que la existencia de una autoridad portuaria constituya una modalidad especial de entrega, y por ello el Sr. Sorensen propone que se suprima el inciso *c*) del párrafo 2 del texto inicial o el apartado iii) del inciso *b*) del párrafo 2 presentado por el Grupo de Trabajo *ad hoc*, en caso de que la Comisión adoptara este último texto.

8. Finalmente, invocando la última frase del artículo 28 del reglamento, el representante de Mauricio propone un

nuevo texto para el párrafo 2, en el que se fijan los límites imperativos aplicables a la fase marítima del transporte, cualquiera que sean las estipulaciones del contrato, se regula el caso en que el destinatario comete una falta y se tiene en cuenta un hecho que no sería imputable a nadie. El Sr. Sorensen espera que el texto al que va a dar lectura pueda contribuir a mejorar la redacción del texto definitivo del artículo 4:

"A los efectos del párrafo 1 de este artículo, se considerará que las mercancías están bajo la custodia del porteador desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo, a más tardar, antes de cargarlas a bordo, hasta el momento en que haya procedido a su entrega, no antes de descargarlas del buque:

"*a*) Poniéndolas en poder del consignatario; o

"*b*) En caso de que no se presente el consignatario, poniéndolas a disposición de dicho consignatario, previa notificación, en sus almacenes, en los almacenes de un tercero calificado que haya sido elegido por él, o en cualquier otro lugar debidamente elegido; o

"*c*) En caso de que no sea posible identificar al consignatario o hacer la notificación poniéndolas en poder de un tercero designado por una autoridad judicial o por las leyes y reglamentos aplicables en el puerto de destino."

9. El Sr. BYERS (Australia) dice que su delegación preferiría que se aprobara el apartado i) del inciso *a*) del párrafo 2 del texto inicial, pero si la mayoría de los participantes se opone, estaría dispuesta a votar a favor del texto presentado por el Grupo de Trabajo *ad hoc*, modificado con arreglo a la propuesta de la delegación de Estados Unidos en la sesión anterior. En el párrafo 1 no figura ninguna disposición que obligue al porteador a recibir las mercancías en un momento dado, mientras que el párrafo 2 intenta matizar el párrafo 1, precisando que el porteador es responsable de las mercancías cuando el cargador se las ha entregado de conformidad con el contrato. El párrafo 2 considera simplemente el contrato como un título en virtud del cual el porteador entra en posesión de las mercancías previendo, por ejemplo, el supuesto de que no exista contrato y el caso de comercios particulares. Por otra parte, la mención del contrato en el párrafo 2 presenta la ventaja, tanto para el cargador como para el porteador, de prever que, si se ha acordado que el porteador entraría en posesión de las mercancías en un lugar situado fuera de la zona portuaria, será responsable de ellas desde ese momento. Por lo demás, la delegación australiana comparte la opinión de la delegación japonesa sobre el mantenimiento de las palabras "en el puerto de carga" si se suprimen las palabras "de conformidad con el contrato, o las leyes o los usos del comercio de que se trate aplicables". Por otra parte, si la mayoría de los participantes opina que el mantenimiento de las palabras "de conformidad con el contrato, o las leyes o los usos del comercio de que se trate aplicables en el puerto de carga" crearía ambigüedad, sería preferible que se suprimieran completamente, tanto para el porteador como para el cargador.

10. La Sra. RICHTER-HANNES (República Democrática Alemana) señala que el texto presentado con la signatura A/CONF.89/C.1/L.121/Add.1 no responde a lo que esperaban las delegaciones y que sería inútil remitirlo de nuevo al Grupo de Trabajo *ad hoc*. Tanto si la Comisión procede a una votación sobre el artículo 4 como si lo remite al Comité de Redacción, deberá pronunciarse antes sobre el párrafo 1. La Sra. Richter-Hannes indica al respecto que su delegación prefiere la redacción que propuso en el documento A/CONF.89/C.1/L.88 que, al igual que las enmiendas del mismo tipo presentadas por diversas delegaciones, no tiene por objeto modificar el párrafo en cuanto al fondo y ha sido apoyada por un cierto número de delegaciones.

11. Pasando a referirse al párrafo 2, dice que su delegación está dispuesta a aceptar el proyecto de la CNUDMI, pero que, si la mayoría de los participantes se pronuncia a favor de la fórmula propuesta por el Grupo de Trabajo *ad hoc*, sería preferible suprimir las palabras "de conformidad con el contrato, o las leyes, o los usos del comercio de que se trate aplicables en el puerto de carga". Señala a la atención de los miembros de la Comisión las observaciones formuladas en el documento A/CONF.89/C.1/L.88, según las cuales, para colmar una laguna del derecho internacional habría que definir los derechos y obligaciones de los intermediarios que están en contacto con las mercancías antes de la carga y, sobre todo, después de la descarga. La definición de la entrega que figura en el párrafo 2 no resuelve el problema, y es absolutamente necesario que se establezca un régimen que confiera al porteador un derecho de repetición.

12. El Sr. SEVON (Finlandia) dice que en la sesión anterior la delegación finlandesa apoyó la enmienda canadiense encaminada a suprimir en el apartado i) del inciso *a*) del párrafo 2 del proyecto del Grupo de Trabajo *ad hoc* las palabras "de conformidad con el contrato . . . aplicables", pero ahora le parece preferible la enmienda de los Estados Unidos, que propone que se supriman además las palabras "en el puerto de carga". Por lo tanto, Finlandia retira su apoyo a la enmienda canadiense y se suma a la enmienda de los Estados Unidos.

13. La Sra. OLOWO (Uganda) apoya la enmienda de los Estados Unidos en la medida en que no se aparta del texto inicial, pero considera que la supresión propuesta debe aplicarse también al apartado ii) del inciso *b*) del párrafo 2. No obstante, Uganda recuerda que su propia enmienda (A/CONF.89/C.1/L.107) introduce un elemento complementario de precisión respecto del final de la responsabilidad del porteador en los casos en que el destinatario no recibe las mercancías, pero reconoce que las palabras "plazo razonable" quizá resulten demasiado vagas en este contexto. Por consiguiente, aunque mantiene su enmienda, la delegación de Uganda está dispuesta a apoyar cualquier otra enmienda que responda a la misma preocupación.

14. El Sr. NILSSON (Suecia) dice que la idea expresada en el artículo 4 del proyecto de la CNUDMI, en la propuesta de los países escandinavos (A/CONF.89/C.1/L.33) y en el texto del Grupo de Trabajo *ad hoc* es la misma, a saber, que la responsabilidad del porteador comienza en el momento en que éste

toma a su cargo las mercancías. Pero las condiciones en que este acto se realiza son distintas según el puerto y según el caso, y a menudo no están nada claras. Por ello, la propuesta de los países escandinavos tiene por objeto facilitar la interpretación de la cláusula que figura en el artículo 4 y hacer coherente esa interpretación. No obstante, si algunas delegaciones opinan que las palabras "de conformidad con el contrato, o las leyes, o los usos", que figuran en el apartado i) del inciso *a*) del párrafo 2 de la propuesta escandinava, son ambiguas y crean más problemas de los que resuelven, pueden suprimirse, siempre que se supriman también las palabras "en el puerto de carga", que se refieren a "las leyes, o los usos del comercio de que se trate". Si se mantienen las palabras "en el puerto de carga", este inciso adquiriría un sentido que no tenía en un principio.

15. El Sr. BENTEIN (Bélgica) dice que su delegación era partidaria del contenido de la enmienda de los países escandinavos, que se recoge en el proyecto presentado por el Grupo de Trabajo *ad hoc*. Efectivamente, estas propuestas corrigen la asimetría que existía en el proyecto inicial entre la definición del momento en que termina el período a que se extiende la responsabilidad del porteador, detalladamente formulada, y la descripción del momento en que comienza ese período. Pero varias delegaciones han criticado la fórmula "de conformidad con el contrato, o las leyes, o los usos" que figura en el apartado i) del inciso *a*) del párrafo 2 de las dos propuestas. La delegación belga señala al respecto que un convenio debe enunciar principios y no puede prever, en este caso, todos los elementos que deben tenerse en cuenta para determinar el momento en que el porteador toma a su cargo las mercancías. La disposición que se examina debe considerarse teniendo en cuenta ciertos elementos de hecho y de derecho, y la fórmula que se critica indica simplemente cómo hay que entender el acto por el que el porteador toma a su cargo las mercancías. Por otra parte, si esta fórmula puede ocasionar dificultades, se puede prescindir de ella ya que, en ese caso, ya no desempeñaría su función, que consiste en proporcionar unas indicaciones al juez debe conocer de un litigio. De todos modos, en la práctica, el juez se remitirá o a las leyes o a los usos relativos al comercio marítimo, aun cuando no se mencione en el texto. En resumen, la delegación belga es partidaria del proyecto presentado por el Grupo de Trabajo *ad hoc*, omitiendo la referencia a las leyes o a los usos del comercio de que se trate.

16. El Sr. VANDENESCH (Francia) dice que la delegación francesa apoya el texto del inciso *a*) del párrafo 2 presentado por el Grupo de Trabajo *ad hoc*, con la supresión propuesta por los Estados Unidos de América en la sesión anterior.

17. El Sr. DIXIT (India) dice que el elemento fundamental de la disposición del párrafo 2 es que precisa que el acto por el que el porteador toma a su cargo las mercancías y la entrega de éstas delimitan el período de la responsabilidad del porteador y que, a su juicio, una vez resuelto este punto, no debería haber más dificultades. El texto de la CNUDMI es totalmente claro al respecto, puesto que dice que "se entenderá que las mercancías están bajo la custodia del porteador desde el momento en que éste las haya recibido hasta el momento en que las entregado". Lo añadido en el texto del Grupo de Trabajo *ad hoc* es inútil y sólo sirve para complicar las cosas. El contrato ofrece al cargador y al porteador la posibilidad de acordar que la entrega se haga de otro modo, y, efectivamente, hay casos en los que la entrega no se realiza en el puerto. Al querer prever todos los casos, se corre el riesgo de volver a la regla "de aparejo a aparejo"; es pues preferible no mencionar el contrato en la disposición que se estudia. El texto de la CNUDMI resulta más claro, porque para determinar el comienzo de la responsabilidad del porteador, únicamente toma en cuenta el hecho de que ha tomado a su cargo las mercancías.

18. En segundo lugar, la delegación de la India señala que el proyecto de la CNUDMI y 1 del Grupo de Trabajo *ad hoc* sólo difieren en un punto, a saber, el contenido del inciso *a*) del párrafo 2 del segundo texto (A/CONF.89/C.1/L.121/Add.1), relativo a la definición del acto por el que el porteador toma a su cargo las mercancías. La Comisión tendría, pues, que pronunciarse sobre este apartado.

19. Finalmente, la delegación de la India apoya la enmienda de la República Democrática Alemana (A/CONF.89/C.1/L.88), que se refiere al fondo y consiste en suprimir las palabras "en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga", al final del párrafo 1 del artículo 4 del proyecto de la CNUDMI, poniendo de manifiesto que el único punto importante de esta disposición es que las mercancías estén bajo la custodia del porteador. La enmienda de Uganda (A/CONF.89/C.1/L.107) introduce también una aclaración útil desde el punto de vista de la redacción.

20. El Sr. KERRY (Reino Unido) apoya el texto presentado por el Grupo de Trabajo *ad hoc*, con la enmienda propuesta por los Estados Unidos (véase 8a. sesión, párr 42), y teniendo en cuenta las precisiones hechas por la delegación de Australia, en el sentido de que, según lo dispuesto en el párrafo 2 propuesto, se supone que el porteador tiene bajo su custodia las mercancías en el puerto de carga desde que le son entregadas.

21. Por el contrario, el Reino Unido se opone a la enmienda presentada por la República Democrática Alemana, ya que tendría el efecto de hacer aplicable al transporte interior un régimen destinado al transporte marítimo, con independencia de la ley nacional aplicable.

22. El Sr. MONTGOMERY (Canadá) retira la propuesta canadiense de que se supriman las palabras "de conformidad con el contrato . . . aplicables" en el párrafo 2 del artículo 4 propuesto por el Grupo de Trabajo *ad hoc* y se suma a la enmienda de los Estados Unidos, que ha sido apoyada por otras delegaciones.

23. El Sr. NSAPOU (Zaire) desearía que el texto presentado por el Grupo de Trabajo *ad hoc* se remitiera de nuevo a éste, junto con las sugerencias de la delegación de Mauricio, para que diera los últimos toques a su redacción, tras lo cual dicho texto contaría probablemente con la aprobación del conjunto de las delegaciones.

24. El Sr. SORENSEN (Mauricio) precisa que su delegación no ha formulado una propuesta formal, limitándose únicamente a expresar, a título de indicación, unas ideas que podrían tenerse en cuenta en el momento de la redacción definitiva del artículo 4. Esas sugerencias se refieren a los límites obligatorios que hay que poner a la responsabilidad del porteador y a la referencia a una autoridad portuaria en el apartado iii) del inciso *b*) del párrafo 2, que no considera oportuna.

25. El PRESIDENTE dice que las sugerencias de Mauricio se remitirán al Comité de Redacción.

26. El Sr. WAITITU (Kenya) dice que su delegación ha revisado su postura desde la sesión anterior y que ahora apoya el texto del Grupo de Trabajo *ad hoc* con la enmienda de los Estados Unidos. Pero las observaciones de la delegación de la India acerca de las relaciones existentes entre la definición dada en el párrafo 2 y la que figura en el párrafo 1 preocupan a la delegación de Kenya. A su juicio, la Comisión tendría que llegar a un acuerdo sobre una formulación aceptable del párrafo 1 antes de pronunciarse sobre el párrafo 2.

27. El Sr. ARGYRIADIS (Grecia) hace observar que la propuesta de la República Democrática Alemana, que tiende a ampliar la responsabilidad del porteador más allá del puerto de carga y del puerto de descarga, ha sido rechazada ya por la Comisión cuando ésta aprobó el párrafo 5 del artículo 1. La Comisión decidió entonces no hacer extensiva la responsabilidad del porteador más allá de los puertos de carga y de descarga, por estimar que esta cuestión debería resolverse cuando se elaborase un convenio sobre el transporte multimodal.

28. El representante de Grecia recuerda que algunos países, como Grecia, cuyos transportes interiores se rigen por normas imperativas, no pueden aceptar que los límites de la responsabilidad fijados por el convenio se apliquen igualmente a los transportes interiores. Por consiguiente, apoya el texto presentado por el Grupo de Trabajo *ad hoc*, con la enmienda propuesta por los Estados Unidos. No comparte, a este respecto, la opinión de la representante de Uganda, que piensa que, si la Comisión decide suprimir en ese apartado la referencia a las leyes o los usos aplicables en el puerto de carga, debe suprimir igualmente esta referencia en el apartado ii) del inciso *b*). En efecto, estima que, si es innecesario mencionar el puerto de carga, resulta indispensable, por el contrario, mencionar el puerto de descarga.

29. El Sr. CASTRO (México) se suma en parte a la declaración del representante de la India. Cree que la Comisión debería volver al texto inicial de la CNUDMI, pero no se opone a que se someta a votación el texto del Grupo de Trabajo *ad hoc* con la enmienda de los Estados Unidos.

30. El Sr. AMOROSO (Italia) estima que no es posible remitir la propuesta de Mauricio al Comité de Redacción, pues se trata de una propuesta de fondo que concierne a los límites mínimos imperativos y a la mención de las autoridades portuarias. Al pedir al Comité de Redacción que tenga en cuenta esta propuesta, la Comisión le induciría a rebasar su mandato.

31. El Sr. GONDRA (España) piensa que el artículo 4 ha suscitado una gran confusión. Esta confusión deriva del hecho de que el artículo 4 se basa en dos criterios diferentes para determinar la duración de la responsabilidad de los porteadores. El párrafo 1 enuncia un criterio geográfico (puerto de carga, transporte y puerto de descarga), mientras que el párrafo 2, aunque está destinado a precisar el párrafo 1, enuncia un criterio temporal (recepción y entrega de las mercancías). Pero es posible que estos dos criterios no coincidan. Cabe suponer, en efecto, que la recepción de las mercancías tenga lugar fuera del puerto de carga y que la entrega se realice fuera del puerto de descarga. Por consiguiente, la confusión nace de que los dos criterios adoptados – el criterio geográfico (puerto de carga, transporte y puerto de descarga) y el criterio temporal (recepción y entrega de las mercancías) – no coincidan necesariamente. Para disipar esta confusión debe indicarse claramente, si ese es el parecer de la Comisión, que el criterio geográfico, enunciado en el párrafo 1, prevalece sobre el criterio temporal, enunciado en el párrafo 2, y que la responsabilidad del porteador no puede prolongarse más allá del período a lo largo del cual las mercancías están bajo su custodia en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga. En consecuencia, luego será necesario, como ya ha sido propuesto por esta delegación, dar una definición de "puerto" en el artículo 1.

32. La Sra. OLOWO (Uganda) dice que su delegación no insistirá en su propuesta, que es fundamentalmente de forma, siempre que el Comité de Redacción la tome en cuenta.

33. El PRESIDENTE invita a la Comisión a pronunciarse sobre el párrafo 1 del texto del artículo 4 presentado por la CNUDMI (A/CONF.89/5) y sobre los párrafos 2 y 3 del texto del artículo 4 presentado por el Grupo de Trabajo *ad hoc* (A/CONF.89/C.1/L.121/Add.1). La Comisión debe votar sobre la enmienda de la República Democrática Alemana al párrafo 1 del texto de la CNUDMI (A/CONF.89/C.1/L.88), encaminada a suprimir las palabras "en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga" al final de dicho párrafo, y sobre la enmienda verbal de los Estados Unidos de América al apartado i) del inciso *a*) del párrafo 2 del texto del Grupo de Trabajo *ad hoc*, que tiene por objeto suprimir las palabras "de conformidad con el contrato, o las leyes o los usos del comercio de que se trate aplicables en el puerto de carga".

34. *Por 41 votos contra 7 y 9 abstenciones, queda rechazada la enmienda de la República Democrática Alemana.*

35. *Queda aprobado el párrafo 1 del texto del artículo 4 presentado por la CNUDMI.*

36. *Por 48 votos contra 2 y 9 abstenciones, queda aprobada la enmienda de los Estados Unidos.*

37. *Quedan aprobados el párrafo 2, en su forma enmendada, y el párrafo 3 del texto del artículo 4 presentado por el Grupo de Trabajo* ad hoc.

PRINCIPALES CUESTIONES SOBRE LOS ARTÍCULOS 5 Y 6 SOMETIDAS A EXAMEN DE LA PRIMERA COMISIÓN POR SU PRESIDENTE (A/CONF.89/C.1/L.132)

38. El PRESIDENTE estima que en el artículo 5 se resume la idea general que informa el proyecto de convenio, así como la transacción que la CNUDMI ha logrado establecer entre los diferentes intereses en juego. Habida cuenta de los estrechos vínculos que existen entre el artículo 5 y el artículo 6, convendrá estudiarlos al mismo tiempo. La Comisión podría proceder del modo siguiente: el Presidente expondrá a la Comisión, en forma de preguntas, los principios que sustentan los artículos 5 y 6. La Comisión examinará seguidamente esos principios, uno tras otro. Una vez terminado el examen de cada principio, la Comisión adoptará una decisión sobre cada uno de ellos. Después de adoptar esas decisiones, la Comisión estudiará los artículos 5 y 6, procediendo en lo posible párrafo por párrafo y teniendo en cuenta las enmiendas presentadas.

39. El Sr. CASTRO (México) estima que, después de haber estudiado los principios de los artículos 5 y 6, la Comisión debería pensar en crear un grupo de trabajo especial que se encargara de examinar las enmiendas, a fin de determinar si puede proponerse para esos dos artículos un texto que resulte aceptable para todos.

40. El PRESIDENTE dice que esta sugerencia debería examinarse cuando la Comisión haya concluido el estudio de los artículos.

41. Seguidamente da lectura a las cinco preguntas que, a su juicio, expresan los principios en que se basan los artículos 5 y 6. Estas preguntas son las siguientes:

"1) ¿Debe restablecerse la exoneración por falta náutica?

"2) ¿Es la Comisión partidaria de la solución del párrafo 4 del artículo 5, según la cual se impone al demandante, en caso de daño causado por incendio, la carga de probar que el incendio provino de culpa o negligencia del porteador o de sus empleados o agentes?

"3) Al tratar de establecer un límite de responsabilidad, ¿debe adoptarse un doble criterio (bultos y peso) o un criterio único (peso)? ¿Cuál sería el importe de la indemnización por unidad? ¿En qué casos habría de ser ilimitada la responsabilidad?

"4) ¿Debe excluirse del ámbito del régimen o del convenio la responsabilidad por la demora? Si se contesta negativamente, ¿conviene establecer un régimen especial para este tipo de perjuicio o es preciso darle el mismo trato que al perjuicio causado por la pérdida? Si fuese preferible un régimen especial, ¿sobre qué base habría de fijarse el límite de la responsabilidad? ¿Sobre el importe del flete o sobre un múltiple del flete?

"5) ¿Cómo se determinará la unidad de cuenta?"

42. El Presidente invita a las delegaciones a que propongan que se examinen otros principios si estiman que no se han tomado todos en cuenta.

43. El Sr. RAY (Argentina) estima que en las preguntas formuladas a la Comisión figuran las cuestiones fundamentales. No obstante, desearía hacer dos sugerencias. La primera de ellas es que cada delegación se manifieste individualmente sobre cada una de las cuestiones. La segunda, que se añada una sexta pregunta para saber si las delegaciones aprueban el principio fundamental expresado en el párrafo 1 del artículo 5, lo que equivale a preguntar si las delegaciones están satisfechas con la cláusula de exoneración enunciada en el párrafo 1 del artículo 5. Este punto es importante, como lo demuestra la enmienda en que un grupo de países ha propuesto que se invierta el principio enunciado en el párrafo 1 del artículo 5, que prevé una exoneración de responsabilidad en ausencia de culpa.

44. El PRESIDENTE pregunta si la delegación argentina podría presentar por escrito el principio que desea examine la Comisión.

45. El Sr. HENNI (Argelia) desearía añadir a la lista propuesta por el Presidente una pregunta sobre la posibilidad de dejar al cargador y al porteador la facultad de aumentar de común acuerdo la responsabilidad del porteador y sobre las consecuencias que se derivarían de ello.

46. El PRESIDENTE estima que, pese a la importancia de esta cuestión, no se trata de un principio, sino de un asunto de detalle, que podría examinarse cuando la Comisión estudie el párrafo 4 del artículo 6.

47. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) desearía que la Comisión dispusiera del texto escrito de las preguntas propuestas por el Presidente.

48. El Sr. CLETON (Países Bajos) querría saber si las cuestiones propuestas por el Presidente serán examinadas conjuntamente.

49. El PRESIDENTE precisa que esas preguntas serán examinadas una tras otra. Una vez terminado este examen, las delegaciones tendrán una idea de conjunto del sistema y la Comisión podrá entonces adoptar decisiones mediante votación sobre cada uno de los principios. Por otra parte, el Presidente propone, para ganar tiempo, que solamente hagan uso de la palabra dos o tres delegaciones para sostener un determinado principio o rechazarlo. Más adelante se examinarán los artículos 5 y 6 con las enmiendas presentadas, algunas de las cuales perderán su razón de ser después del debate dedicado a los principios. No se podrá siempre proceder párrafo por párrafo, puesto que algunas decisiones relativas al artículo 5 dependerán de las que se adopten sobre el artículo 6: por ejemplo, algunas delegaciones aceptarán la responsabilidad por falta náutica si los límites de la responsabilidad son razonables.

50. El Sr. RAY (Argentina) estima que el sistema propuesto por el Presidente es excelente. Desearía que la pregunta complementaria propuesta por la delegación argentina estuviera formulada del modo siguiente: "¿Está la Comisión de acuerdo con la fórmula del párrafo 1 del artículo 5, es decir, con el principio de la responsabilidad fundada en la culpa y la exoneración del transportador, acreditando la falta de culpa? ¿Qué se sugiere respecto a la fórmula de este párrafo?"

51. El PRESIDENTE indica que las delegaciones disponen todavía de la sesión de la tarde para proponer principios al examen de la Comisión.

52. El Sr. AMOROSO (Italia) pregunta cuándo se adoptarán decisiones por votación.

53. El PRESIDENTE precisa que, una vez terminado el examen de los principios, se adoptará sobre cada uno de ellos una decisión por votación.

54. El Sr. SELVIG (Noruega) desearía añadir al tercer principio formulado por el Presidente una cuestión sobre el límite de la responsabilidad. Se trataría de saber, en lo que respecta al importe de la indemnización por cada unidad, en qué circunstancias debería haber una responsabilidad ilimitada.

55. El PRESIDENTE invita a la delegación de Noruega a que presente su pregunta por escrito.

56. El Sr. CASTRO (México) desearía que en la elección de los oradores se aplicase el principio de la distribución geográfica, a fin de dar la palabra a una mayoría de oradores del Grupo de los 77, el cual no puede designarlos por sí mismo, pues se trata de una Conferencia de plenipotenciarios y se ha decidido que, para defender o combatir determinados principios, las delegaciones se expresen a título individual.

*Se levanta la sesión a las 13.05 horas.*

# 10a. sesión

**Martes 14 de marzo de 1978, a las 15.05 horas**

*Presidente:* Sr. M. CHAFIK (Egipto).

A/CONF.89/C.1/SR.10

**Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 y Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.113, L.118)**

PRINCIPALES CUESTIONES SOBRE LOS ARTÍCULOS 5 y 6 SOMETIDAS A EXAMEN DE LA PRIMERA COMISIÓN POR SU PRESIDENTE (*continuación*) (A/CONF.89/C.1/L.132)

1. El Sr. RAMBERG (Observador del Comité Marítimo Internacional) dice que las delegaciones sin duda conocen las recomendaciones sobre las llamadas Reglas de La Haya adoptadas en la Conferencia del CMI celebrada en 1974. Sin entrar en las razones en que se basan esas recomendaciones, que figuran en el documento A/CONF.89/7, págs. 105 a 112, desearía referirse a ciertas cuestiones que guardan relación con el debate sobre la posible reintroducción de la expresión del error de navegación.

2. En la Conferencia del CMI celebrada en 1974 hubo considerable oposición a cualquier cambio en la distribución de los riesgos como el que ahora se propone en el artículo 5 del proyecto de convenio, y en consecuencia se intentó llegar a una transacción más ampliamente aceptable mediante la eliminación de la excepción del error en la administración del buque y en el mantenimiento de las excepciones sobre el error de navegación e incendio.

3. El CMI enjuicia la actual situación en la forma siguiente: los armadores temen que sus usuarios no quieran costear más cobertura de riesgos que la prevista en las Reglas de La Haya y en el Protocolo de 1968, o no apoyen un sistema que les obligue a pagar a los armadores la parte de la cobertura que ahora obtienen de sus aseguradores de la carga. Por su parte, los cargadores no piensan en la necesidad de un sistema jurídico coherente que sea universalmente aceptable, sino en los costos. Creen que en definitiva tendrán que hacer frente a la totalidad del costo del riesgo en forma de primas del seguro de la carga y de la parte del flete relacionada con el seguro P e I para los armadores y que la alteración del equilibrio de los elementos de los costos de que se trata sería contraria a sus intereses. En primer lugar, el aumento de las posibilidades de recurso de los aseguradores de la carga elevaría el costo de la tramitación de las reclamaciones y, por consiguiente, la totalidad de los "costos del riesgo". En segundo lugar la modificación de la distribución de los riesgos podría ser perjudicial para los intereses de los países que están tratando de alentar a sus importadores a comprar con arreglo al sistema "c y f" en lugar de c.i.f., con el fin de ahorrar divisas utilizando los seguros del mercado interno.

4. Con respecto a la futura evolución del derecho marítimo, el orador ve varias posibilidades. La Conferencia puede ser un éxito completo, como sinceramente desea el CMI, y se puede adoptar un convenio que efectivamente sustituya a las Reglas de La Haya. Pero si la Conferencia no logra su objetivo, sería mejor que fuese un fracaso total en lugar de un éxito parcial, pues un éxito parcial conduciría a una situación en la que algunos países aplicarían las Reglas de La Haya, otros el Protocolo de 1968, otros el convenio de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) y otros ninguno de esos instrumentos. El resultado final sería una situación caótica de la que sólo sacarían provecho los abogados.

5. El Sr. SCHALLING (Observador de la Unión Internacional de Seguros de Transporte) desea poner en

claro que los seguros de transporte continuarán prestando servicios al comercio internacional, independientemente del sistema de responsabilidad que se establezca en un nuevo convenio, puesto que tienen flexibilidad suficiente para adaptarse a la evolución de las circunstancias.

6. La Unión Internacional de Seguros de Transporte (IUMI) ha analizado el proyecto de convenio partiendo de su conocimiento de la aplicación del sistema de seguros en la práctica y con especial referencia a las consecuencias económicas del nuevo instrumento propuesto. En principio existen dos tipos de seguro: el seguro de la carga, que el comprador o el vendedor suscriben sobre la base del valor real de las mercancías y que permanece en vigor durante todo el período del transporte; y el seguro de responsabilidad, que protege al porteador. En el seguro de responsabilidad no sólo hay que comprobar la cuantía de la pérdida o el daño, sino que además se ha de decidir si el porteador es responsable en virtud de la legislación existente o de las estipulaciones del contrato. Es evidente que son necesarias ambas clases de seguros.

7. Es importante que exista un equilibrio económicamente justificado entre estas dos clases de seguro. Si la responsabilidad aumenta, el asegurador de la carga se verá obligado a aumentar sus acciones de repetición y esto originará litigios y elevará el costo global del seguro. Las Reglas de La Haya establecieron un equilibrio entre los dos sistemas de seguro que mantiene las acciones de repetición en un nivel tolerable. La excepción por falta náutica e incendio desempeña un importante papel en ese equilibrio, puesto que las pérdidas totales generalmente se excluyen de la responsabilidad. Con arreglo al nuevo sistema propuesto, el porteador será responsable en la mayoría de los casos de pérdida total y los aseguradores de la carga ejercitarán naturalmente su acción de resarcimiento, mientras que, con arreglo al sistema actual, la pérdida total se indemniza con cargo al seguro de la carga y el riesgo de pérdida se distribuye entre gran número de aseguradores.

8. Conviene tener presente que los costos totales de producción, distribución, transporte, seguro y protección de las mercancías, recaerán en definitiva sobre el consumidor. La carga y la responsabilidad han de ser objeto de seguro y, dadas las circunstancias, es difícil que la modificación de la distribución de los riesgos entre el propietario de la carga y el porteador tenga otro efecto que el de modificar la cobertura del seguro.

9. Para terminar, el orador señala que sería más fácil que los países en desarrollo constituyeran un mercado de seguros de transporte basado en el seguro de la carga que un mercado basado en el seguro de responsabilidad.

10. La Sra. LEGENDRE (Observador de la Cámara de Comercio Internacional) dice que, al evaluar el proyecto de convenio que examina la Conferencia, la CCI se ha ocupado fundamentalmente de las consecuencias económicas del nuevo sistema propuesto y de la posibilidad de un incremento de los costos del transporte que en definitiva repercutiría en los consumidores de las mercancías transportadas. Después de celebrar consultas con porteadores, aseguradores y cargadores, la CCI ha llegado a la conclusión de que tal aumento será una consecuencia inevitable de la nueva carga de responsabilidad que el convenio propuesto impondría al porteador. Sus opiniones se han transmitido a la CNUDMI y figuran en el documento A/CONF.89/7.

11. Si los porteadores tienen que suscribir pólizas de seguros de responsabilidad más elevadas que las que pagan actualmente, el costo para el armador indudablemente aumentará. Además, como ha señalado el observador de la Unión Internacional de Seguros de Transporte, no cabe esperar reducción alguna en el costo del seguro de la carga. Esas consecuencias serán más onerosas para los países en desarrollo que para los países con una larga tradición marítima, por dos razones: primera, las asociaciones de seguro mutuo P e I son los únicos órganos que en la práctica pueden proporcionar la cobertura adicional necesaria a los armadores, y en su mayoría están radicadas en los países desarrollados; en segundo lugar, el convenio, al modificar la distribución de los riesgos, probablemente dificultará en lugar de promover las actividades de la industria del seguro de la carga que está naciendo en los países en desarrollo en lo que respecta al transporte de mercancías por mar.

12. En consecuencia, la CCI considera que debe introducirse de nuevo la excepción por falta náutica en el artículo 5 del proyecto.

13. El Sr. FRANZINI (Observador de la Asociación Latinoamericana de Armadores) dice que a juicio de la Asociación, aunque en otros sistemas de transporte el porteador pueda ser considerado responsable por error, culpa o negligencia de él o de sus empleados o agentes, los riesgos propios del transporte marítimo no pueden equipararse a los de otros medios de transporte, a pesar del progreso técnico en lo que respecta a la seguridad en la navegación. Hay diversos factores, tales como la duración de los viajes, las condiciones naturales y las diversas decisiones que puede tomar el capitán, que escapan al control del armador y justifican el mantenimiento de la exoneración por falta náutica, como se establece en las Reglas de La Haya. En lo que concierne a la distribución de riesgos del seguro de carga y el seguro de responsabilidad, la supresión de esta exoneración no produciría mayor beneficio a ninguna de las partes interesadas y sí elevaría los costos del cargador y, por consiguiente, el costo de las mercancías para el consumidor.

14. El Sr. KERRY (Reino Unido) dice que la posición adoptada por su delegación con respecto a la importantísima cuestión del error de navegación difiere en algunos aspectos de las opiniones de quienes consideran, lo cual es comprensible, que el nuevo equilibrio de los riesgos es más equitativo que el régimen establecido en las Reglas de La Haya modificadas por el Protocolo de Bruselas. No obstante, desea subrayar que su delegación no entiende por qué ha de haber conflicto de intereses entre países "navieros" y países "cargadores" o entre países desarrollados y países en desarrollo a este respecto.

15. A corto plazo, el aumento del grado de responsabilidad del porteador beneficiará a países, como el Reino Unido, con un considerable número de empresas

navieras y de seguros de responsabilidad, puesto que conduciría a un aumento de los fletes y por consiguiente del seguro de responsabilidad y en definitiva beneficiaría también a la balanza de pagos. No obstante, su delegación sostiene la opinión fundamental de que todo lo que pueda aumentar el costo del seguro del transporte marítimo es rechazable, con miras tanto al interés nacional, como al de la comunidad mercantil internacional.

16. La transferencia al porteador de la responsabilidad por errores de navegación tendría dos efectos evidentes: en primer lugar, aumentaría el costo del seguro de la responsabilidad; en segundo lugar, la reducción del seguro de la carga no correría parejas con ese aumento. Por consiguiente, su delegación opina que la excepción del error de navegación debe conservarse por razones económicas, opinión que comparte con otras varias delegaciones que han patrocinado conjuntamente la propuesta contenida en el documento A/CONF.89/C.1/L.113. Desea subrayar que la posición de su país ha sido adoptada tras consultar con las empresas mercantiles interesadas del Reino Unido, los armadores y sus aseguradores de responsabilidad y los propietarios de la carga y sus aseguradores, todos los cuales han dado la misma opinión.

17. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) dice que los argumentos expuestos por los representantes de diversas organizaciones directamente interesadas en el transporte marítimo son sólidos. Como el problema de la excepción por falta náutica se ha de considerar en sus aspectos económicos y jurídicos, la Conferencia no debe adoptar una decisión definitiva al respecto mientras no se hayan ponderado todas las consecuencias económicas de la exclusión de esa excepción del convenio. A juicio de su delegación, una de las consecuencias sería la elevación de los costos de los seguros y los fletes, y no parece justo que los cargadores, armadores y porteadores, que en todo caso sufrirían los perjuicios derivados de la pérdida o el daño, sean considerados responsables además por falta náutica por parte del capitán o de la tripulación del buque. Su delegación considera que sería útil que la excepción por falta náutica se introdujera en el proyecto de convenio, y ha hecho una propuesta en este sentido en el documento A/CONF.89/C.1/L.118.

18. El Sr. TANIKAWA (Japón) dice que su delegación desearía aclarar su posición acerca de la exoneración de responsabilidad por falta náutica. En primer lugar, el transporte marítimo sigue estando expuesto a riesgos especiales y la indemnización por pérdidas y daños tiende a aumentar mientras que las técnicas para impedir esas pérdidas o daños no se han desarrollado todavía plenamente. Si no se prevé la exoneración por falta náutica es de esperar que se produzcan más litigios. Lo que es más importante aún, la extensión de la responsabilidad del porteador elevaría los fletes debido al aumento del costo del seguro de responsabilidad, que es más elevado que el del seguro de la carga y se traspasaría al cargador y, por consiguiente, al consumidor. La cuestión de la falta náutica debe considerarse pues detenidamente, habida cuenta de la necesidad de mantener los costos totales del transporte dentro de unos límites razonables. En la actualidad, el sistema de responsabilidad del porteador, que en el fondo es equitativo, tiende a reducir al mínimo el costo total de las mercancías.

19. Al proponer la redistribución de los riesgos deben tenerse presentes los siguientes puntos. En primer lugar, el costo del seguro de responsabilidad es más alto que el del seguro de la carga; en segundo lugar, todo aumento de la responsabilidad del porteador se reflejará inmediatamente en un aumento de los fletes, mediante consultas entre las conferencias marítimas y las organizaciones de cargadores; en tercer lugar, el aumento de los fletes no sólo impondría una carga adicional al cargador sino que elevaría los costos del consumidor y podría influir en el equilibrio de la competencia internacional del comercio de exportación; en cuarto lugar, el mercado de seguros P e I está limitado a un pequeño número de países, de manera que el aumento de los costos del seguro de responsabilidad podría tener una importante influencia en las balanzas de pagos nacionales, en especial en el caso de los países en desarrollo; en quinto lugar, la supresión de la excepción por falta náutica haría desaparecer la razón de ser del sistema de la avería gruesa, pues por lo menos el 90 % de los casos de avería gruesa son consecuencia de falta náutica y, si se considera responsable al armador, los contribuyentes a la avería gruesa recurrirán a éste para obtener la cobertura de sus contribuciones. En tal caso, el sistema de la avería gruesa perdería todo sentido.

20. Después de sopesar las repercusiones de la supresión de la excepción por falta náutica, su delegación ha llegado a la conclusión de que la excepción debe mantenerse en el nuevo convenio.

21. El Sr. CASTRO (México) dice que su delegación desea reafirmar su apoyo al texto de la CNUDMI, que elimina la exoneración de responsabilidad en caso de falta náutica. México, que está constituyendo su propia flota mercante y sabe muy bien que esta flota tiene que ser eficiente para que contribuya con éxito al desarrollo de la economía nacional, desea que la distribución de los riesgos en el nuevo convenio sea lo más equitativa posible. La cuestión de la falta náutica tiene graves consecuencias, pues independientemente de que el seguro de la carga o el de responsabilidad pueda resarcir de la pérdida o el daño, el hecho real de la pérdida o el daño afecta no obstante a países que están tratando de desarrollar una flota mercante. Se ha dicho en la Conferencia que todo cambio en la distribución de los riesgos conducirá a un notable aumento de los fletes, pero según algunos estudios de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), el aumento ocasionado por tal cambio sería del orden del 1 % solamente, cifra insignificante si se compara con los aumentos del 5 % y más aún que los países en desarrollo tienen que afrontar cada año o incluso cada seis meses. Por consiguiente, no se puede afirmar que un aumento del 1 % tendría un efecto marcadamente desfavorable en las balanzas de pagos nacionales.

22. El Sr. RAY (Argentina) dice que la cuestión de la supresión o mantenimiento de la exoneración por falta

náutica es uno de los temas más polémicos de todo el convenio. La legislación sobre el tema se remonta al año 1893, fecha desde la cual se ha respetado la exoneración por falta náutica. Sin embargo, ahora se afirma que la tecnología se ha desarrollado suficientemente para justificar la eliminación de esa excepción, aunque persista la posibilidad de error humano. No desea entrar en un examen detallado de las posibilidades de reducir el error humano o de seleccionar ciertas técnicas que sean mejores que otras, sino que se limitará a decir que la cuestión principal del derecho marítimo actual sigue siendo la del riesgo y la de la indemnización por daños. Se trata de saber si los aseguradores de la carga, o los aseguradores de la responsabilidad han de ser quienes faciliten esa indemnización. Varias organizaciones, y en particular la UNCTAD, han subrayado la necesidad de que los países "cargadores" mantengan el sistema de seguro de la carga pero ampliándolo para cubrir también algunos de los riesgos del transporte. Esta ha sido la razón que tradicionalmente se ha dado, desde el punto de vista económico, para mantener la excepción de responsabilidad por falta náutica. En 1972, cuando el Grupo de Trabajo sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo defendió la supresión de esa excepción, se ocupó detenidamente de los posibles efectos de su exclusión en casos de avería gruesa, abordaje o salvamento de vidas humanas. Cabe afirmar en cualquiera de estos casos que ha existido falta náutica en los acontecimientos que provocaron el hecho mismo y ello tiene evidentemente graves consecuencias para el resarcimiento de daños. Sin duda alguna el armador cubrirá sus riesgos mediante asociaciones de seguros mutuos P e I, pero no puede decirse que no existan repercusiones económicas. Aunque actualmente no se puede evaluar con precisión su magnitud, pese a los esfuerzos hechos por especialistas en la materia, un cambio radical en la responsabilidad del porteador habría de afectar a los costos del seguro de la carga y del seguro del casco.

23. El Sr. SHAH (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo) dice que desearía aclarar las posiciones adoptadas en la UNCTAD cuando se examinó el artículo 5, con referencia especial a la resolución de la Comisión sobre el Comercio Invisible y la Financiación relacionada con el Comercio, de la UNCTAD, que fue citada en sesión plenaria.

24. En el quinto período de sesiones del Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo, representantes de algunos países desarrollados afirmaron que el artículo 5 era insatisfactorio, por omitirse en él la falta náutica como causa de exoneración de responsabilidad, lo cual, a su juicio, podía aumentar el costo total del transporte y del seguro. Sus opiniones, y opiniones en contrario de otros países desarrollados, figuran en los párrafos 6, 8 y 9 del informe del Grupo de Trabajo sobre ese período de sesiones[1].

25. Representantes de esos mismos países hicieron referencia a un estudio de la UNCTAD sobre el seguro marítimo de la carga[2] y a la resolución 9 (VII) de la Comisión sobre el Comercio Invisible y la Financiación relacionada con el Comercio, que hace suya la conclusión del estudio en el sentido de que el mantenimiento del sistema actual de seguros de la carga es esencial y que cualquier desplazamiento radical en la atribución de los riesgos del seguro de la carga a la responsabilidad del porteador sería particularmente perjudicial para los intereses de los países en desarrollo[3]. Se consideró que el artículo 5 encerraba ese cambio radical[4].

26. Los contraargumentos de los países en desarrollo figuran en los párrafos 12 a 16 del informe. Dicen que no existe contradicción alguna entre el artículo 5 y la resolución 9 (VII), pues estimaban que la resolución se refiere a un cambio "radical" de la distribución de los riesgos tal como se define específicamente en el estudio de la Secretaría, en particular en los párrafos 162, 165, 176 y 183 del mismo, donde se describe como el paso de un sistema de responsabilidad por culpa a un sistema de responsabilidad absoluta y un conocimiento de embarque asegurado. Como en el artículo 5 no se prevé este cambio de régimen, no juzgaron oportuno acogerse a la resolución en apoyo de la reintroducción de la falta náutica como excepción. El seguro de la carga permanecerá como sistema y los intereses de los países en desarrollo no se verían afectados. Además, la resolución tenía como objetivo único los seguros, en tanto que el Grupo de Trabajo de la UNCTAD y la CNUDMI tuvieron que estudiar la cuestión del transporte marítimo como un todo.

27. Representantes de los países en desarrollo señalaron también que debido a la falta de estadísticas no había seguridad alguna de que los fletes subieran automáticamente en todos los tipos de comercio. Incluso con las actuales Reglas de La Haya los fletes marítimos aumentan anualmente por porcentajes múltiples importantes de alrededor del 10 o el 15% en la mayor parte de los tipos de comercio. Aun cuando los fletes aumentasen en algunos comercios en virtud del artículo 5 – y se ha estimado un aumento de un 0,1 a un 0,2 aproximadamente en informes dirigidos a la CNUDMI por dos países desarrollados – estaban dispuestos a hacer "un sacrificio pequeño habida cuenta de la mayor seguridad que obtendrían del sistema de responsabilidad propuesto en el proyecto de convenio". Estimaron también que con el crecimiento de las flotas mercantes de sus países, el seguro de responsabilidad absorbería una porción sustancial de los mercados internos de seguros. Lo esencial de su punto de vista fue apoyado por los representantes de algunos países desarrollados[5].

28. El Sr. NDAWULA (Uganda) dice que su delegación considera que si bien podría haber algún aumento marginal en los costos del seguro a consecuencia del aumento de la responsabilidad del porteador si se suprime la excepción por causa de error de navegación, ese aumento no sería tan alto como se ha sugerido. El seguro de responsabilidad, después de todo, es bastante más

[1] TD/B/C.4/148.

[2] TD/B/C.3/130.

[3] TD/C.4/148, párr. 10.

[4] *Ibid.*, párr. 11.

[5] *Ibid.*, párr. 17.

barato que el seguro de carga, y el que afecta al porteador es el primero. Como no existen todavía estadísticas suficientes para determinar el monto exacto de tal aumento, no debe exagerarse por comparación con los perjuicios que sufriría el cargador si el porteador pudiera acogerse a las excepciones previstas en las reglas existentes.

29. Su delegación ha reflexionado sobre la situación en la que el capitán de un buque es también copropietario del mismo, y no simplemente empleado o agente del porteador, y en la difícil posición en que se vería el cargador si ese capitán cometiera un error de navegación. Ha llegado a la conclusión de que quizá fuese preferible que el porteador asumiera la responsabilidad de un error de navegación en todos los casos, salvo cuando pudiera probarse que tal error había sido causado por avería gruesa o por fuerza mayor.

30. El Sr. POPOV (Bulgaria) dice que su delegación es partidaria de que se restablezca el error de navegación como causa de exención de la responsabilidad del porteador. Apoya las observaciones hechas en este sentido por varias delegaciones, en particular la de la Unión Soviética. Añade que, a su juicio, una votación, aunque indudablemente es útil en algunas ocasiones, no serviría de gran cosa para resolver la cuestión de que se trata.

31. El Sr. AMOROSO (Italia) reitera que su delegación apoya un nuevo convenio que ofrezca mayor protección al cargador. Naturalmente, la opinión general es que los países que se han declarado en favor de mantener el error de navegación como causa de exoneración de la responsabilidad del porteador son aquellos que defienden los intereses de los porteadores. Sin embargo, Italia ha llegado a su decisión después de efectuar las debidas consultas con todos los interesados, incluso sus cargadores, que han apoyado esta decisión. Además, pese al volumen del comercio de importación y exportación de Italia, que es uno de los mayores del mundo, y de la importancia de su flota mercante, sólo el 20 % de sus mercancías se transportan en buques italianos; el 80 % restante se cargan en buques que enarbolan otros pabellones.

32. El Sr. BYERS (Australia) dice que su delegación apoya el texto de la CNUDMI y se opone a la inclusión de una excepción por falta náutica. En el párrafo 1 del artículo 5 se adopta un enfoque justo y racional de la cuestión de la responsabilidad entre el porteador y el cargador al afirmar simplemente que el porteador será responsable de la pérdida ocurrida durante su período de responsabilidad a menos que pruebe que esa pérdida no fue causada por negligencia de su parte. A la inversa, en virtud del artículo 12, el porteador puede hacer valer esa responsabilidad contra el cargador. Se sugiere ahora que se añada una disposición en virtud de la cual, si el porteador puede probar que hubo negligencia, es el cargador quien debe hacer frente a la pérdida; pero no se ha dicho que debe insertarse una disposición análoga en el artículo 12. Al menos a primera vista, parece una propuesta extraordinaria, que desafía la razón y la justicia. La teoría en que se basa es que la omisión de la falta náutica como excepción originaría un aumento de los costos y de los fletes para el cargador. Esto equivale a decir que el nivel de la atención que presta el porteador es tan bajo que si se le exige que sea responsable en la misma medida que otras personas ello impondría un grado extraordinario de responsabilidad al cargador. Ciertamente es extraño que países que poseen flotas marítimas desde hace largo tiempo afirmen ante la Comisión que esas flotas son tan poco eficientes que la responsabilidad por falta náutica originaría un transporte marítimo antieconómico. No existen datos o estadísticas verificables que demuestren que si el porteador fuera considerado responsable el cargador tendría gastos adicionales. Por su parte, su Gobierno está firmemente convencido que el aumento, si lo hubiese, sería mínimo, y que podría nivelarse en lo futuro: si el convenio entra en vigor, el porteador tendrá un incentivo económico para evitar los errores de navegación y por vez primera habrá de hacer frente al hecho de que, si no ejerce la debida diligencia, habrá de pagar los costos.

33. El Sr. GUEIROS (Brasil), admitiendo que la exoneración de responsabilidad por error de navegación es de carácter más económico que jurídico, dice que es natural que en una era en que la tecnología evoluciona rápidamente, se piense en incrementar la responsabilidad del porteador. En realidad, un antecedente de este enfoque se encuentra en el párrafo 2 del artículo 20 del Convenio de Varsovia[6], que se refiere a la cuestión más compleja aun del transporte aéreo.

34. No obstante, en vista de todos los múltiples factores que intervienen, el orador desearía oír primero las opiniones de otros representantes antes de formular la posición definitiva de su delegación sobre la inclusión o exclusión de una excepción por error de navegación.

35. El Sr. EYZAGUIRRE (Chile) dice que su delegación comparte la idea básica que informa el artículo 5, que establece un régimen satisfactorio de responsabilidad basado en la culpa y una distribución equilibrada de los riesgos entre el propietario de la carga y el porteador. Ese artículo hace desaparecer también en gran parte las incertidumbres derivadas de las disposiciones de las Reglas de La Haya sobre derechos y obligaciones, al eliminar o modificar las excepciones establecidas en el artículo IV de esas Reglas[7] y, en particular, la exoneración por culpa náutica. Muchas de esas excepciones respondían a las condiciones del transporte marítimo en una época ya pasada, que han desaparecido a consecuencia del perfeccionamiento de los buques, de la navegación y de las comunicaciones.

36. Hay que tener presente que la limitación de responsabilidad impuesta por las Reglas de La Haya produjo como consecuencias un encarecimiento del costo del seguro de la carga y un obstáculo para el acceso de los productos de los países en desarrollo a los mercados mundiales.

37. Se ha afirmado reiteradamente que, si se aumenta la responsabilidad, del porteador, aumentarán los costos

---

[6] Sociedad de las Naciones, *Recueil des Traités*, vol. CXXXVII, pág. 11.

[7] The International law Association, *Report of the Thirtieth Conference*, vol. II, *Proceedings of the Maritime Law Committee*, Londres, Sweet & Maxwell, Ltd., 1922, pág. 269.

del transporte, pero no hay que olvidar que en virtud del proyecto de convenio el porteador puede quedar exonerado de responsabilidad por causas tales como caso fortuito, fuerza mayor, vicio propio de la carga y culpa o dolo del cargador. Además, el artículo 6 impone una limitación monetaria a la responsabilidad del porteador. Por consiguiente, es difícil aceptar la tesis de que el nuevo convenio va a aumentar considerablemente los costos de los fletes y seguros marítimos.

38. El principal inconveniente de las Reglas de La Haya es que la lista de exoneraciones contenidas en el párrafo 2 del artículo IV, incluida la culpa náutica, limita de tal manera la responsabilidad del porteador, que su aplicación da lugar a abusos y a interpretaciones encontradas por parte de los tribunales.

39. Con arreglo al artículo 5 del proyecto de convenio, la carga de la prueba recae en el porteador, en otros términos, en la persona que está en mejor condiciones para conocer las circunstancias que condujeron a la pérdida o el daño de las mercaderías y probar que no hubo culpa o negligencia de su parte. Ese artículo está concebido en forma positiva, conforme a normas fundamentales de derecho.

40. Por todas estas razones, la delegación de Chile es contraria a las diversas enmiendas al párrafo 1 del artículo 5, y en particular a la inclusión en el proyecto de convención de la culpa náutica como causa de exoneración de responsabilidad. Además, las palabras "en la navegación o administración del buque", que figuran en el inciso *a*) del párrafo 2 del artículo IV de las Reglas de La Haya, han sido objeto de numerosas interpretaciones diferentes y contradictorias, y existe una amplia gama de faltas náuticas que se confunden con las faltas comerciales relacionadas con el cuidado y administración de la carga.

41. El Sr. EL KORASHI (Egipto) dice que su delegación apoya el párrafo 1 del artículo 5 tal como está redactado y se opone a la inclusión del error de navegación como causa de exención de la responsabilidad del porteador, lo cual sería contrario a las normas generales sobre responsabilidad. Conviene también en que no existen datos que demuestren que se producirá un aumento importante en el costo de los seguros y los fletes.

42. El Sr. DIXIT (India) señala que todo cambio, inevitablemente, suscita protestas. Un ejemplo notable es el caso de los cinturones de seguridad en los automóviles, que inicialmente provocaron gran oposición en los medios comerciales, hasta que se demostró que su efecto no era incrementar los costos sino dar mayor seguridad a la conducción. Lo que los países en desarrollo desean, en el caso de que se trata, es que los buques sean manejados de manera eficiente. Toda medida que contribuya a tal fin y que sea aprobada se aplicará, por supuesto, en esos países.

43. Su delegación no es partidaria de que se incluya el error de navegación como causa de exoneración de la responsabilidad del porteador.

44. El Sr. HONNOLD (Estados Unidos de América) dice, en apoyo del proyecto de la CNUDMI, que el mantenimiento de la excepción por falta náutica, que se ha introducido después del desarrollo de los modernos medios de ayuda a la navegación, sería un anacronismo. Esa excepción ha fomentado además los litigios y la resistencia a la solución de reclamaciones justas, incluidas las relativas a la contribución a la avería gruesa.

45. Lo que se requiere es un poderoso incentivo que estimule a los porteadores a mejorar sus métodos de navegación, de manera que la carga pueda transportarse con seguridad y sin perjuicios ni reclamaciones. Los estudios presentados a la CNUDMI demuestran que la mejor manera de elevar los niveles de seguridad es que todo porteador caiga en la cuenta de que tendrá que sufragar la totalidad de los costos, directamente, o mediante una mayor responsabilidad en virtud del sistema P e I. Si se restablece la excepción por error de navegación, todos los cargadores y la mayoría de los porteadores tendrán que afrontar los costos y los riesgos por la negligencia de unos cuantos.

46. El Sr. ATTAR (Iraq) dice que, a juicio de su delegación, el restablecimiento de la exención de responsabilidad por causa de error de navegación sería contrario a todas las normas de derecho de los países desarrollados y de los países en desarrollo. Tal excepción induciría al porteador a descuidar sus deberes de prestar el debido cuidado en la navegación, selección de la tripulación y supervisión y mantenimiento del equipo del buque. Además, para un demandante es difícil probar el error de navegación. Por consiguiente, su delegación prefiere el texto propuesto por la CNUDMI.

47. El Sr. GANTEN (República Federal de Alemania) dice que su delegación, como patrocinadora del documento A/CONF.89/C.1/L.113, es partidaria de la exención de responsabilidad por causa de error de navegación.

48. Los argumentos en favor del texto original del artículo 5 no son convincentes. La elevación de los fletes derivada de la aplicación del texto en su forma actual no será tan ligera como ha sugerido el representante de México. Los estudios indican que el aumento sería más bien del orden del 3 al 4 % o incluso más alto. Aun cuando los fletes aumentasen sólo en un 2 %, la suma total añadida a las cuentas de los seguros sería equivalente a varios cientos de millones de marcos, consideración que ha de tener una importante influencia en la decisión de la Comisión.

49. Pese a las razones de orden teórico aducidas por el representante de Australia, es evidente que, en la práctica, las diversas partes interesadas en el transporte marítimo de mercancías no desean que se imponga al porteador una responsabilidad de este tipo. La base de los argumentos del representante de la India con respecto a la relación entre costo y seguridad parece ser que los porteadores no prestan atención a la seguridad. Pero esto no es así; para ser competitivos, los porteadores han de operar a elevados niveles de eficiencia y responsabilidad.

50. En opinión del Sr. CARRAUD (Francia) conviene tener en cuenta que el desarrollo de las comunicaciones y de otras ramas de la tecnología ha reducido considerablemente los riesgos de navegación, que por ello plantean menos dificultades al porteador que en otras épocas. En todo caso, el porteador asume los riesgos normales que forman parte de sus funciones en virtud de

un contrato de transporte, y la idea misma de contrato implica ya ciertas obligaciones jurídicas de las cuales no se puede pretender liberarlo mediante un convenio internacional. Además, un convenio internacional como el que ahora se prepara debe mirar hacia el futuro, y legislar solamente en función de las condiciones actuales sería hacerlo a muy corto plazo.

51. El nuevo convenio debe tratar ciertamente de establecer un equilibrio de intereses más equitativo entre el porteador y el cargador. No parece probable que los costos de los fletes hayan de elevarse considerablemente a consecuencia de las disposiciones del texto básico. Aunque Francia es también una importante nación naviera, ya que el 50 % de su comercio marítimo se transporta bajo pabellón francés, no apoya la propuesta de restablecer la exoneración de responsabilidad por causa de error de navegación, sino que prefiere dejar el texto del párafo 1, y en realidad el del artículo 5 en su totalidad, tal como está.

52. El Sr. SANYAOLU (Nigeria) dice que su delegación prefiere también que se mantenga el texto del párrafo 1 del artículo 5 en su forma actual. Este texto es resultado de una transacción, y las deliberaciones anteriores han demostrado que la excepción que se discute es inaceptable.

53. El Sr. MacANGUS (Canadá) dice que su delegación apoya el texto del párrafo 1 del artículo 5 en su redacción actual.

54. El Sr. SUCHORZEWSKI (Polonia) dice que a su delegación le satisfaría que se estableciera de nuevo la excepción de responsabilidad por causa de error de navegación. No es razonable que uno solo de los interesados soporte el riesgo de transporte marítimo. La participación conjunta en los riesgos de que se trata es en todo caso una idea incorporada en las leyes marítimas de muchos países.

55. Hay que tener presente también que para el cargador representa mayor seguridad disponer de su propio seguro de la carga que tener que tratar de obtener indemnización a través del seguro de responsabilidad del porteador; lo primero es relativamente fácil de arreglar, mientras que lo segundo, normalmente, en caso de reclamaciones da lugar a unos trámites complicados y prolongados. Además, pese a algunas de las opiniones expresadas, la imposición inflexible de la responsabilidad prevista en el texto existente podría ocasionar considerables aumentos de los fletes.

56. Cualquier otra cosa que se pueda esperar del nuevo convenio habrá de ser una disposición práctica y ampliamente aceptable si ha de tener utilidad real.

57. El Sr. MARCIANOS (Grecia) dice que su delegación comparte las opiniones expresadas por los representantes de Polonia y de la República Federal de Alemania; no está segura de que los aumentos de los fletes resultantes de la propuesta ampliación de la responsabilidad del porteador sean tan bajos como han mantenido algunos oradores y en todo caso no considera deseable provocar aumentos de costos innecesarios de ninguna clase, por ligeros que sean.

58. Su delegación conviene en que la Comisión debe adoptar un enfoque práctico de este problema. No hay que olvidar que en la práctica la carga está en todo caso bien asegurada. En realidad, los aseguradores de la carga no desean el cambio de responsabilidad que la aplicación del presente texto produciría. De igual modo, hay que tener en cuenta los riesgos de la navegación, frente a los cuales las personas a cargo de los buques han de tomar decisiones urgentes sin tener tiempo para deliberar como tiene la Comisión. La exención de responsabilidad por causa de error de navegación refleja la idea de comunidad de riesgos – buque y carga juntamente – que ha sido tradicionalmente un principio del comercio marítimo y que debe mantenerse en el convenio.

59. El Sr. SELVIG (Noruega) dice que su delegación apoya el texto básico del artículo 5. El principio que ahora se discute no figura entre los incorporados en ese texto. Lo que la Comisión ha de considerar es el efecto práctico del texto definitivo en lo que respecta a las necesidades de los seguros. No es propósito del proyecto estimular un sistema de seguro de responsabilidad para sustituir el seguro de la carga. Su delegación estima que, en todo caso, la indemnización por pérdida de la carga seguirá siendo básicamente la misma, independientemente de cuál sea el texto definitivo del artículo que ahora se examina.

60. Dada la falta de hechos, es difícil examinar las repercusiones del error de navegación en los costos. No obstante, los efectos económicos generales probablemente serán leves, puesto que los riesgos de navegación están asegurados junto con otros riesgos de acuerdo con otros así llamados "riesgos FPA", con primas ascendentes a cerca del 0,3 % del valor de las mercancías. Un efecto de las modificaciones propuestas en el artículo 5 es que los aseguradores de la carga obtendrán más de los porteadores; por lo tanto, sus primas bajarán. Por el contrario, las primas de los seguros de responsabilidad se elevarán a consecuencia del mayor número de reclamaciones. Así pues, en definitiva, los costos globales del seguro permanecerían prácticamente inalterados. De igual modo, las contribuciones a la avería gruesa pagadas hasta ahora en virtud del seguro de la carga se pagarían con arreglo al seguro de responsabilidad. Por consiguiente, no se trata de que el seguro de avería gruesa se suprima o no, sino simplemente de quién habrá de pagarlo.

61. A juicio de su delegación, el convenio debe ser aceptable al mayor número posible de países, y por esa razón no debe incluir la excepción de responsabilidad por causa de error de navegación.

62. El Sr. CASTRO (México), haciendo uso de la palabra en ejercicio del derecho de respuesta, dice que en su declaración anterior, a la que se ha referido el representante de la República Federal de Alemania, dio por error una cifra exageradamente alta del aumento de los fletes que puede producirse como resultado del nuevo convenio. La cifra correcta es del orden de 0,01 a 0,02 %.

63. El PRESIDENTE invita a la Comisión a que examine el párrafo II del documento A/CONF.89/C.1/L.132.

64. El Sr. NDAWULA (Uganda) dice que su delegación apoya plenamente la propuesta de la delegación de la

India con respecto al párrafo 4 del artículo 5 (A/CONF.89/C.1/L.61). Esa sugerencia parece implicar una desviación del principio establecido que en derecho la carga de la prueba recae en el demandante. No obstante, la doctrina *res ipsa loquitur* en casos de presunta negligencia exige que el demandado pruebe que no hubo negligencia. Partiendo del supuesto de que los buques preparados adecuadamente para los viajes no deben incendiarse, parece que el hecho de que se produzca un incendio indica posible negligencia por parte del porteador, sus empleados o agentes. En el caso de un incendio debido a fuerza mayor, el porteador podría quedar exento de responsabilidad en virtud de la cláusula pertinente. Es deber del porteador proporcionar un buque apto para la navegación, debidamente pertrechado y bien tripulado y ejercer la debida diligencia en el manejo, la estiba y el transporte de la carga, teniendo en cuenta las características de las mercancías transportadas. Normalmente, su responsabilidad acabará cuando se entreguen las mercancías a la persona autorizada para recibirlas en el puerto de descarga. El interés del propio porteador respecto del nivel de seguridad de su buque es una razón más para exigirle que en caso de incendio pruebe que éste no fue causado por negligencia.

65. A juicio de su delegación, el propuesto desplazamiento de la carga de la responsabilidad no justificará un aumento de los fletes.

66. El Sr. FUCHS (Austria) dice que su delegación no puede apoyar el texto del párrafo 4 del artículo 5 en su forma actual, que es injusto en principio y puede ser difícil de aplicar en la práctica. Los porteadores han de transportar a menudo mercancías que por su propia naturaleza pueden incendiarse fácilmente, sean cuales fueren los niveles de seguridad del porteador.

67. Su delegación preferiría que se suprimiese el párrafo 4 del artículo 5, pero está dispuesto a considerar un texto que haga recaer la carga de la prueba en el demandante en los casos en que el porteador pueda demostrar que la carga, por su propia naturaleza, entrañaba riesgos.

68. El Sr. SMART (Sierra Leona) dice que su delegación apoya plenamente los argumentos jurídicos expuestos por el representante de Uganda. Es cierto que la carga de la prueba en casos de reclamaciones debe traspasarse al porteador pues éste puede conocer con facilidad las circunstancias de un incidente mientras que para el demandante serán difíciles de obtener. Si en un convenio internacional se omite la referencia al deber del porteador en lo que respecta a diligencia y navegabilidad del buque, es el porteador el que debe asumir la carga de la prueba en cumplimiento de ese instrumento; de lo contrario, el porteador podría ser negligente con toda impunidad. Si los hechos hablan en favor del porteador, éste podrá probar sin dificultad que no hubo negligencia.

69. El argumento basado en el temido aumento de los costes de los fletes no es convincente; los fletes han subido de manera constante y sustancial durante los últimos 50 años por muchas razones, y los efectos de la aplicación del presente texto no representarían una gran diferencia.

*Se levanta la sesión a las 18.20 horas.*

# 11a. sesión

**Miércoles 15 de marzo de 1978, a las 10.20 horas**

*Presidente:* Sr. M. CHAFIK (Egipto).

A/CONF.89/C.1/SR.11

**Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/7 y Add.1, A/CONF.89/8**

PRINCIPALES CUESTIONES SOBRE LOS ARTÍCULOS 5 Y 6 SOMETIDAS A EXAMEN DE LA PRIMERA COMISIÓN POR SU PRESIDENTE (*continuación*) (A/CONF.89/C.1/L.132)

1. El PRESIDENTE invita a las delegaciones a proseguir el debate sobre la cuestión II del documento A/CONF.89/C.1/L.132, que se refiere al párrafo 4 del artículo 5 del proyecto de convenio.

2. El Sr. WAITITU (Kenya) considera que imponer al demandante, que será el cargador en la mayor parte de los casos, la carga de probar que en caso de daño causado por incendio éste provino de culpa o negligencia del porteador o de sus empleados o agentes es imponerle una tarea imposible de realizar. Si se produce un incendio a bordo del buque, es el porteador el que está en posesión de las pruebas de lo ocurrido. Por lo tanto, sobre él debe recaer la carga de la prueba. Imponerla al demandante es una injusticia. La delegación de Kenya no encuentra convincentes los argumentos económicos aducidos para justificar el texto del párrafo 4 del artículo 5 del proyecto de convenio. Por esta razón, se suma a las delegaciones que se oponen a este párrafo.

3. El Sr. MASSUD (Pakistán) considera que las disposiciones del párrafo 4 del artículo 5 son aún más retrógradas que las Reglas de La Haya o incluso que las disposiciones anteriores a esas Reglas. En un texto que tiene por objeto mejorar la situación del cargador y establecer un equilibrio justo entre los derechos y las responsabilidades del porteador y del cargador, no es en

absoluto razonable, y resulta incluso absurdo, imponer la carga de la prueba al cargador, ya que es el porteador quien está en posesión de las pruebas de los hechos, y es prácticamente imposible que el demandante pueda probar que el incendio se debió a culpa o negligencia del porteador.

4. El Sr. CLETON (Países Bajos) dice que el incendio es uno de los principales riesgos del transporte marítimo. El caso de incendio es distinto de la falta de navegación, por cuanto a menudo se debe a las características o a los vicios de las mercancías transportadas. El aumento del transporte de mercancías peligrosas ha intensificado los riesgos de incendio. Por ello, cualquier modificación del reparto de los riesgos tendría indudablemente graves repercusiones sobre el precio de los transportes marítimos.

5. En el derecho marítimo actual, la institución de la avería gruesa permite repartir las consecuencias pecuniarias de las medidas tomadas por el capitán en caso de riesgo para salvar el buque y el resto de la carga. Si se sacrifican voluntariamente ciertas mercancías, en interés general, sus propietarios reciben una compensación. La supresión del párrafo 4 del artículo 5 comprometería el funcionamiento de la institución de la avería gruesa, porque los cargadores cuyas mercancías hubieran llegado a puerto se negarían a contribuir a las averías, alegando que el porteador debe probar previamente que está libre de toda responsabilidad. Si en todos los casos de incendio la cuestión de la responsabilidad tiene que decidirse ante los tribunales, los pagos por avería gruesa se retrasarán varios años. La supresión del párrafo 4 del artículo 5 lesionaría, pues, los intereses legítimos del propietario de las mercancías sacrificadas.

6. La carga de la prueba en caso de incendio no es un problema tan sencillo como pretenden algunas delegaciones. A veces es difícil determinar el origen del incendio. Si las conclusiones de la investigación son claras, no existe ningún problema, ya que ésta indicará quién es el responsable. Si no se logra determinar la causa del incendio, la carga de la prueba se convierte en una cuestión de reparto de los riesgos. En tal caso, hay que determinar si el porteador debe pagar indemnización o si los riesgos recaen sobre el asegurador.

7. La delegación de los Países Bajos aprueba sin reservas el texto del párrafo 4 del artículo 5 del proyecto de convenio. Este texto es el resultado de una transacción y, si se modifica, habrá que examinarlo nuevamente en relación con el conjunto del proyecto.

8. El Sr FILIPOVIĆ (Yugoslavia) declara que su delegación aprueba el texto del párrafo 4 del artículo 5 del proyecto de convenio. Muchos incendios se deben a las mercancías transportadas y, aunque a veces es difícil determinar su causa, no cabe duda de que algunos provienen de una combustión espontánea que no es independiente del hecho de que el porteador, en muchos casos, no tiene posibilidad de controlar el porcentaje de humedad de ciertas mercancías y debe confiar plenamente en el cargador y en sus declaraciones. Si la Comisión decide conservar el párrafo 4 del artículo 5, la delegación yugoslava propondrá algunas modificaciones de redacción.

9. El Sr. CARRAUD (Francia) declara que la delegación francesa aprueba el texto del párrafo 4 del artículo 5. En efecto, considera que, aun cuando la solución propuesta en este párrafo no sea totalmente satisfactoria desde el punto de vista jurídico, el caso de incendio, contrariamente a la falta náutica, es el único que permite un reparto equitativo de los riesgos entre el porteador y el cargador. Las causas de los incendios son muy difíciles de determinar. El incendio puede deberse a la negligencia de la tripulación o al mal funcionamiento del buque, pero también a la naturaleza, al estado o a los vicios propios de las mercancías. El incendio es un riesgo del transporte, y tan equitativo puede parecer hacerlo recaer sobre las mercancías transportadas como sobre el buque. Las disposiciones del párrafo 4 del artículo 5 no constituyen una exención de responsabilidad, sino únicamente una inversión de la carga de la prueba acerca de un hecho exterior imprevisible.

10. El Sr. TANIKAWA (Japón) opina que conviene conservar el párrafo 4 del artículo 5 del proyecto de convenio. Efectivamente, en muchos casos, es la naturaleza de las mercancías transportadas la causante del incendio o es imposible determinar su causa exacta. Es, pues, natural que se imponga al demandante la carga de la prueba. Esta disposición está conforme con la tradición y no es en modo alguno contraria a la justicia.

11. El Sr. SUCHORZEWSKI (Polonia) señala que los incendios a bordo de los buques se deben a menudo al estado o a las características de las mercancías transportadas. Podría soslayarse el problema de la carga de la prueba conservando la exoneración por incendio prevista en el Convenio de Bruselas de 1924. Si la Conferencia considera inadmisible esta solución, la delegación polaca daría su conformidad al texto del párrafo 4 del artículo 5 del proyecto de convenio.

12. El Sr. RŮŽIČKA (Checoslovaquia) declara que, por las razones expuestas en el documento A/CONF.89/C.1/L.84, la delegación checoslovaca no aprueba el párrafo 4 del artículo 5. El texto actual concede a los cargadores/consignatarios la posibilidad teórica de probar la responsabilidad del porteador. Pero en la práctica, en la mayor parte de los casos no habrá responsabilidad porque será imposible probar que ha habido negligencia o culpa del porteador. Además, si también en caso de incendio se aplicara la regla general relativa a la responsabilidad del porteador que figura en el párrafo 1 del artículo 5, se induciría a los porteadores a tomar todas las medidas necesarias para evitar los incendios a bordo de los buques. Estas medidas contribuirían a garantizar la seguridad del transporte y a limitar las pérdidas. Estas son las razones por las que la delegación checoslovaca se opone al párrafo 4 del artículo 5.

13. El Sr. BREDHOLT (Dinamarca) recuerda que todo convenio implica una transacción. Con esta idea, y sin querer repetir los argumentos ya aducidos por otros oradores, la delegación danesa da su aprobación al párrafo 4 del artículo 5.

14. El Sr. COVA ARRIA (Venezuela) apoya la propuesta de Checoslovaquia (A/CONF.89/C.1/L.84) de que se suprima el párrafo 4 del artículo 5, pero entiende

que sólo podrá llegarse a una decisión final acerca de estas disposiciones cuando se haya logrado establecer, en el conjunto del convenio, un equilibrio satisfactorio entre los distintos intereses comprometidos. De mantenerse el texto actual, convendría precisar que hay responsabilidad del porteador cuando existe negligencia en las medidas encaminadas a apagar el incendio o prevenir su propagación.

15. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) señala a las delegaciones que no han participado en los trabajos de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) que el párrafo 4 del artículo 5 es resultado de una transacción a la que se llegó tras discusiones prolongadas y detenidas. No intentará probar la justicia o la injusticia de las disposiciones de este párrafo; pide únicamente que se conserve el párrafo en su forma actual.

16. El Sr. NILSSON (Suecia), tras haber oído los argumentos de quienes desean modificar las disposiciones del párrafo 4 del artículo 5, opina que no hay que exagerar los inconvenientes del texto actual. Los incendios que se producen a bordo de un buque suelen ir seguidos de una investigación realizada por las autoridades para determinar la causa y otras circunstancias del incendio. Las partes implicadas pueden participar en la investigación y los resultados de ésta están a su disposición. Los propietarios de las mercancías transportadas tienen sin duda la posibilidad de probar que el incendio se debió a culpa o negligencia del porteador. La carga de la prueba sólo tendrá importancia cuando no se logre determinar las causas del incendio.

17. El Sr. Nilsson insiste en que los párrafos 1 y 4 del artículo 5 constituyen una transacción entre distintos intereses, y que cada uno de los elementos de esta transacción sirve de contrapeso a otro. No se podría eliminar uno de esos elementos sin destruir el equilibrio del conjunto, lo cual podría hacer más difícil la ratificación del convenio para algunos Estados. Suecia, por su parte, tiene interés en que la Conferencia elabore un convenio viable. Por esa razón, aprueba el párrafo 4 del artículo 5 del proyecto de convenio.

18. El Sr. AL-ALAWI (Omán) está de acuerdo con el principio general que figura en el párrafo 1 del artículo 5, referente a la responsabilidad del porteador, y no ve razón para hacer una excepción en este caso. Por una parte, el porteador puede obtener las pruebas que determinan las circunstancias en que se ha declarado el incendio con mayor facilidad que el cargador, y por otra parte, está al corriente de las medidas tomadas para prevenir un incidente de este tipo. A él le incumbe probar que no ha habido negligencia por su parte o que el incendio se debe a la naturaleza de las mercancías. Es más, ningún otro convenio de transporte impone al cargador la obligación de la prueba en caso de incendio. Por lo demás, algunas delegaciones han exagerado las consecuencias económicas que llevaría consigo la supresión o la modificación de esta disposición, y en particular, el riesgo de que aumenten las primas de seguros, y no han convencido a la delegación de Omán de que sus temores sean fundados.

19. El Sr. EYZAGUIRRE (Chile) opina que hay que suprimir el párrafo 4 del artículo 5, ya que el porteador tiene más posibilidades que el cargador de obtener pruebas sobre la causa del incendio producido durante el transporte y acerca de las medidas tomadas para evitar que el incendio se declare y se propague. Imponer al cargador la obligación de la prueba equivaldría a dejarlo sin defensa frente al porteador. Por ello, la delegación chilena considera que la regla general de responsabilidad estipulada en el párrafo 1 del artículo 5 debería aplicarse también en caso de incendio.

20. El Sr. KERRY (Reino Unido) apoya el principio que figura en el párrafo 4 del artículo 5. Refiriéndose a las observaciones de los representantes de Checoslovaquia y de Venezuela, que han expresado la idea de que, si está obligado a probar su inocencia en caso de incendio, el armador hará todo lo posible para evitar las causas de incendio y reforzará las disposiciones de seguridad a bordo, el Sr. Kerry destaca que el capitán del buque y su tripulación no tienen, en cualquier caso, ningún interés en quemarse vivos. En cambio, ocurre que el porteador tome a su cargo mercancías que se encuentran en un estado que puede dar lugar a incendios y efectivamente provocan incidentes de ese tipo sin que el propietario de las mercancías tenga por ello que soportar las consecuencias. En realidad, se trata de saber quién debe ser considerado responsable en el 50 % de los casos de incendio, es decir, de los incendios cuyo origen no se logra determinar.

21. El Sr. SEVON (Finlandia) señala que el transporte marítimo implica riesgos que se trata de repartir entre las diversas partes, teniendo en cuenta que esos riesgos están ya cubiertos de primera intención por los seguros. Por lo que se refiere al incendio, conviene limitarse a los casos en que no se logra determinar su origen. Por su parte, la delegación finlandesa siempre ha permanecido fiel a la solución de transacción adoptada en materia de responsabilidad desde 1972, aunque todas las empresas mercantiles finlandesas se hayan opuesto a la idea de una nueva distribución de los riesgos; por ello, no podría sumarse a las propuestas que intentan ir aún más allá en el reparto de los riesgos, modificando la regla que figura en el párrafo 4. Si se modificara esa regla, Finlandia tendría grandes dificultades para ratificar el convenio.

22. El Sr. MARCIANOS (Grecia) hace suyas las observaciones formuladas por las delegaciones partidarias del texto actual del párrafo 4 y suscribe en especial las razones de orden económico aducidas por el representante de los Países Bajos, el criterio del representante de Suecia sobre la carga de la prueba, y los argumentos expuestos por el representante de la Unión Soviética para defender la transacción lograda en la CNUDMI. Respondiendo a los participantes que preferirían atenerse al principio de la responsabilidad del porteador, señala a la atención otro principio que ha tenido vigencia durante mucho tiempo en el derecho marítimo, a saber, el de la comunidad de riesgos, concretado en instituciones tales como la avería gruesa y el salvamento, que no existen en ninguna otra esfera jurídica. Habida cuenta de que tanto el buque como la carga sufren las consecuencias de la falta náutica y del incendio, principales causas de daños, sería injusto que la responsabilidad se atribuyera solamente al buque.

Por ello, no es contraria a los principios la aprobación del texto actual del párrafo 4.

23. El Sr. RAY (Argentina) hace observar que para algunas delegaciones no se justifica la inversión de la carga de la prueba, ya que, al no encontrarse el cargador a bordo del buque en el momento del incendio, no puede demostrar la culpa del porteador. En caso de incendio, si al armador le resulta difícil demostrar su inocencia, tanto más difícil le resulta al cargador demostrar lo contrario. Por otra parte, tanto en caso de culpa náutica como en caso de incendio, el armador y los tripulantes son los primeros interesados, de manera que el hecho de considerar responsable al armador no tiene ningún efecto "disciplinario" y no contribuye en modo alguno a reforzar las medidas de seguridad a bordo. En ambos casos se trata de errores humanos que el armador no puede evitar, puesto que si pudiera adoptaría sin duda las medidas necesarias a este respecto. La cuestión de la responsabilidad en caso de incendio plantea un problema económico, puesto que está vinculada a la distribución de riesgos, y no se puede pretender que, al determinar el importe de las prestaciones, deba hacerse abstracción del aspecto económico y de los riesgos.

24. En síntesis, el sistema previsto en el proyecto de convenio no es muy coherente, pero esto puede explicarse por ser el fruto de una transacción a la que se llegó con ocasión de la reforma de las Reglas de La Haya. En 1972, la delegación argentina propuso que fuese el armador quien, después de una investigación, presentase un informe sobre las causas del incendio y que, en el caso de que ese informe demostrara claramente la ausencia de culpa, fuera exonerado de su responsabilidad, quedándole siempre al demandante la posibilidad de probar la culpa del porteador. Pero esa solución no prosperó y la fórmula presentada a la Comisión no es muy satisfactoria. Por consiguiente, debería revisarse el equilibrio entre los diversos elementos del artículo 5.

25. El Sr. DIXIT (India) se pregunta si la transacción a que se han referido varias delegaciones se refiere al artículo 4 únicamente o al proyecto de convenio en su conjunto, en cuyo caso parecería que los promotores de dicha transacción están destruyendo el texto elaborado por la CNUDMI al presentar gran número de enmiendas. En cambio, la delegación india ha defendido hasta ahora el texto inicial y sólo se ha decidido a presentar una enmienda al artículo 5 después de haber advertido los intentos hechos por otras delegaciones para deformarlo. En efecto, como ha reconocido el representante de Francia, la disposición que se examina no es satisfactoria en el plano jurídico. El Sr. Dixit tampoco puede aceptar el razonamiento según el cual es difícil determinar la causa de un incendio. Por otra parte, ¿por qué penalizar al cargador y al consignatario cuando el porteador se ha comprometido a transportar sus mercancías con toda seguridad? Sin embargo, el Sr. Dixit añade a este respecto que su delegación jamás se ha opuesto a la idea de distribuir los riesgos. En cuanto a los argumentos de orden económico según los cuales existiría el peligro de que aumentaran los gastos de transporte si se considerase responsable al porteador en caso de incendio, no tienen mucho peso. Algunas delegaciones mantienen también que el porteador no tiene interés en que se declare un incendio a bordo, pero, si le incumbe la carga de la prueba, ¿no se preocupará en mayor grado de la seguridad del buque? Por último, en lo que respecta a la distribución de los riesgos, el Sr Dixit hace observar que no se sabe todavía exactamente cuáles son los riesgos previstos en el artículo 5 y que, si se trata de mantener el equilibrio del proyecto en su conjunto, dicho equilibrio está amenazado por todos los autores de enmiendas.

26. En suma, la Comisión debería o bien suprimir el párrafo 4 del artículo 5, o bien aprobar la enmienda A/CONF.89/C.1/L.61 presentada por la India, encaminada a hacer racaer la carga de la prueba sobre el porteador.

27. El Sr. NDAWULA (Uganda), refiriéndose al argumento según el cual, como el origen de un incendio está con frecuencia en la naturaleza de las mercancías, no puede imputarse al porteador la responsabilidad de un incendio, señala a la atención de los participantes las disposiciones del artículo 13, que contiene normas especiales sobre las mercancías peligrosas.

28. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) reconoce que el texto actual del párrafo 4 es fruto de una transacción en virtud de la cual se ha decidido suprimir la regla de la exoneración por falta náutica, pero conservar la de la exoneración en caso de incendio. La delegación estadounidense piensa actualmente que tal vez sea preferible renunciar a esta cláusula; si la Comisión acepta esta solución, la delegación estadounidense apoyaría la adopción de un límite de responsabilidad inferior al que podía preverse en el artículo 6. Si la Comisión se pronunciase a favor del texto actual del párrafo 4, la delegación estadounidense presentaría algunas enmiendas de estilo.

29. El Sr. SMART (Sierra Leona) hace observar que si el párrafo 4 del artículo 5 es una solución de transacción, como pretenden los partidarios de su mantenimiento, cabe interrogarse sobre la utilidad de las enmiendas presentadas por los países miembros de la CNUDMI que han participado en la elaboración del proyecto de convenio. Si es cierto, por otra parte, como sostienen igualmente algunas delegaciones, que el cargador puede fácilmente demostrar el origen de un incendio en el caso de una investigación realizada en alta mar, le resulta todavía más fácil al porteador aportar la prueba en este caso. Por último, como ha hecho observar acertadamente el representante de Uganda, si se demuestra que el incendio ha sido causado por la naturaleza peligrosa de las mercancías, el cargador no reclamará indemnización alguna. El porteador sólo será responsable si se demuestra que el incendio se debe a culpa o negligencia de su parte.

30. Por consiguiente, el representante de Sierra Leona es partidario de que se suprima el párrafo 4 del artículo 5. No obstante, si la Comisión se pronuncia a favor del mantenimiento de dicho párrafo, su delegación propondrá una enmienda destinada a sustituir las palabras "se produjo" por las palabras "se declaró o pudo propagarse seguidamente". En efecto, si bien ocurre con frecuencia que un incendio se declare espontáneamente, el porteador tiene el deber de impedir

que se propague, y toda negligencia de su parte entraña responsabilidad.

31. El PRESIDENTE invita a los miembros de la Comisión a que respondan a las tres preguntas siguientes, que figuran en la cuestión III del documento A/CONF.89/C.1/L.132: "Al tratar de establecer un límite de responsabilidad, ¿debe adoptarse un doble criterio (bultos y peso) o un criterio único (peso)? ¿Cuál sería el importe de la indemnización por unidad? ¿En qué casos habría de ser ilimitada la responsabilidad?"

32. El Sr. MARCIANOS (Grecia) es partidario de la adopción de un doble criterio, que sería más flexible que un criterio único y que tendría en cuenta: las diferencias de valor de las mercancías, especialmente en el caso de cargas a granel, que son de elevado peso y escaso valor. El importe de la indemnización por unidad dependerá de la decisión que adopte la Comisión.

33. En lo que respecta a la última pregunta, no puede aceptar el texto actual del artículo 8, al que ha presentado ya una enmienda, pues estima que la responsabilidad no puede ser ilimitada más que en caso de culpa personal del porteador, y no en caso de culpa del capitán y de los miembros de la tripulación, ya que en tal caso la responsabilidad sería siempre limitada.

34. El Sr. CLETON (Países Bajos) prefiere, por su parte, un criterio único basado en el peso por kilogramo; en efecto, el doble criterio, por peso y por unidad de carga transportable, perpetuaría las dificultades que causa actualmente la interpretación del criterio de la unidad de carga y daría lugar a muchos litigios.

35. En lo que respecta al importe de la indemnización, le parece difícil proponer cifras precisas en la etapa actual, pues esas cifras dependerán del resultado global de los debates sobre los artículos 5, 6 y 8. Estima, en todo caso, que en los límites que se fijen al importe de la indemnización debe tenerse en cuenta el valor medio de las mercancías transportadas por mar. El estudio distribuido a los miembros de la Comisión por la delegación canadiense contiene, a este respecto, cifras interesantes, pero no debe olvidarse que esas cifras sólo se refieren a las exportaciones e importaciones del Canadá y no dan, por consiguiente, una idea exacta del valor medio global de las mercancías transportadas por mar en todo el mundo. Es evidente que este valor medio global será más bajo, puesto que el Canadá es un país desarrollado y que el valor de sus exportaciones e importaciones es especialmente elevado.

36. El representante de los Países Bajos estima que los límites fijados al importe de la indemnización deberían ser razonables y situarse entre el 70 y el 75 % del valor de las mercancías transportadas o entre 27 y 35 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, es decir, alrededor de los límites fijados por el Protocolo de Bruselas de 1968. Si los límites fijados en el convenio son más elevados que los límites medios, entrarán en juego limitaciones locales, pues, cuanto más elevados sean los límites, más fácil resultará a los navieros invocar la limitación general de la responsabilidad. Si se generalizase esta práctica, los límites fijados en el convenio no desempeñarían ya función alguna. No debe, pues, olvidarse que la limitación del importe de la indemnización está estrechamente vinculada con los límites globales de la responsabilidad, definidos por la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI) en la Convención de 1976 sobre la limitación de responsabilidad en las reclamaciones marítimas.

37. En lo que respecta a la tercera cuestión, que se refiere al artículo 8, el representante de los Países Bajos encuentra inaceptable este artículo en su forma actual, ya que si se decide limitar la responsabilidad del porteador es necesario que esa limitación sea real. El texto actual del artículo 8 va en contra de la tendencia que se desprende de las convenciones recientemente aprobadas en la esfera del transporte marítimo, en especial del Convenio de Atenas de 1974, relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, y de la Convención de 1976 sobre la limitación de responsabilidad en las reclamaciones marítimas pues introduce límites franqueables que se aplican igualmente al transporte de pasajeros. Ahora bien, sería inadmisible que las mercancías estuviesen mejor protegidas que los pasajeros. Por otra parte, el artículo 8 podría provocar litigios en la medida en que introdujese en el convenio un factor de costo inútil.

38. El Sr. LEE (Corea) es partidario de un criterio único, basado en el peso, por tres razones: en primer lugar, porque se trata de un criterio simple y fácil de aplicar, que permite establecer un equilibrio con los demás convenios internacionales de transporte; seguidamente, porque no supondría ningún obstáculo a la adopción de un convenio sobre el transporte multimodal; finalmente, porque con el doble criterio se aplicaría el límite más elevado, lo que sería contrario a la finalidad del convenio.

39. La delegación de Corea no se ha formado todavía opinión definitiva con respecto al importe de la indemnización por unidad, pero sería favorable al importe adoptado en el Protocolo de 1968. Si se fijase un importe superior al del Protocolo de 1978, propondría que se redujese dicho importe a límites razonables en el caso de las mercancías a granel.

40. Por último, en lo que respecta a la pérdida del derecho a limitar la responsabilidad, piensa que la responsabilidad sólo debería ser ilimitada en caso de culpa del porteador "mismo". En efecto, si el porteador no puede hacer uso del derecho de limitar su responsabilidad en caso de falta de sus empleados o agentes, el sistema de responsabilidad no tendrá sentido alguno, ya que los empleados y agentes del porteador realizan fundamentalmente el transporte de las mercancías.

41. El Sr. CASTRO (México) dice que es difícil responder a las diferentes preguntas formuladas en el documento A/CONF.89/C.1/L.132 sin referirse a varios artículos al mismo tiempo. Por ejemplo, si se restablece la exoneración por falta náutica (primera pregunta), se introduce en el proyecto de convenio un elemento que afecta al conjunto del régimen de responsabilidad. En respuesta a la segunda pregunta, varias delegaciones han dicho que debía mantenerse el párrafo 4 en su redacción actual, puesto que era fruto de una transacción referente no sólo a ese párrafo, sino también al artículo 5, y que

dicha disposición, por indefendible que sea en el plano jurídico, respondía a una necesidad de índole económica si se suprimía la exoneración por falta náutica. La tercera pregunta se refiere al artículo, 6, que ofrece dos soluciones, la primera de las cuales es la acertada, puesto que prevé un régimen aplicable tanto a la carga tradicional como a los contenedores. Por otra parte, el convenio está vinculado a otros instrumentos que limitan la responsabilidad de los navieros y, a este respecto, el representante de México hace observar que la tercera pregunta guarda cierta relación con el artículo, 8 que debe sentar las bases de una definición muy precisa de la pérdida del derecho a limitar la responsabilidad. La redacción del artículo 8 influirá efectivamente sobre el límite de la unidad de cuenta que se adopte en el artículo 6. A este respecto, el problema no estribará en que los derechos especiales de giro servirán de base a la unidad de cuenta, sino en el importe de la unidad de cuenta. Se trata, pues, de determinar las relaciones entre la responsabilidad y la pérdida del derecho a limitar la responsabilidad, cuestión que, antes de someterse a votación, podría ser examinada por un grupo de trabajo *ad hoc*. En efecto, la delegación mexicana difícilmente podría aceptar que se restableciese por votación la exoneración por falta náutica al tiempo que se adoptara la exoneración por incendio, pues ello equivaldría a volver a las Reglas de La Haya.

42. El Sr. AMOROSO (Italia) no puede aceptar el principio del doble criterio. Por otra parte, estima que aún es pronto para determinar el importe de la indemnización por unidad, pues ese importe dependerá de las decisiones que la Comisión adopte acerca de otras cuestiones que examinará más adelante. Finalmente, cree que la responsabilidad sólo debe ser ilimitada en caso de culpa personal del porteador, pero no en caso de culpa de sus empleados. Así, pues, es partidario de que se modifique el artículo 8.

43. El Sr. BYERS (Australia) es partidario de que se adopte un criterio único, que permitiría evitar las incertidumbres inherentes al doble criterio. En efecto, estima que, desde el principio del contrato, ambas partes deben saber cuáles son sus respectivos derechos y responsabilidades en caso de pérdida o de daño. Sin embargo, le parece conveniente fijar un importe mínimo para las mercancías ligeras.

44. En lo que se refiere al importe de la indemnización por unidad, cree que convendría inspirarse en las cifras publicadas por el Gobierno británico en junio de 1977, en aplicación de la ley del Reino Unido sobre el transporte marítimo de mercancías, en relación con los límites fijados por el Protocolo de Bruselas de 1968, pues esas cifras le parecen muy razonables.

45. Por lo que hace a la pérdida del derecho a limitar la responsabilidad, la delegación australiana es partidaria, en líneas generales, de la disposición que figura en el párrafo 1 del artículo 8 del proyecto. Bien sabe, sin embargo, que esa disposición causa graves dificultades a ciertas delegaciones, y está dispuesta a reexaminar su posición a la luz de los argumentos aducidos por esas delegaciones. De esa forma podría aceptar que se restringiese el número de casos en que no hubieran de respetarse los límites de la responsabilidad del porteador.

46. El Sr. FUCHS (Austria) es partidario de que se adopte un criterio único, fijando un importe mínimo, como ha propuesto el representante de Australia, o adoptando dos bases de cálculo diferentes para determinar el importe de la indemnización, según se trate de mercancías a granel o de mercancías diversas.

47. En lo que se refiere al importe de la indemnización por unidad, estima que conviene limitarlo en lo posible, tanto en interés del porteador como en el del cargador, pues el porteador podrá economizar gastos de seguro y el cargador estará en condiciones de asegurar las mercancías por su valor real.

48. En cuanto a la tercera pregunta, es partidario, al igual que el representante de Australia, de tomar el artículo 8 como base de los debates, pero también le parece posible limitar el número de casos en que el porteador perdería el derecho a limitar su responsabilidad.

49. El Sr. MONTGOMERY (Canadá) prefiere basarse en el doble criterio de bultos y de peso para calcular el importe de la indemnización que deba pagar el porteador. Sin embargo, la experiencia de su país demuestra que, de esos dos elementos – bultos y peso –, el elemento esencial es el peso, pues es el único cuantificable. El estudio distribuido a los miembros de la Comisión por la delegación del Canadá, en el que se muestra el valor por unidad de carga y por peso de todas las mercancías transportadas en el comercio marítimo del Canadá, es de especial utilidad en la medida en que indica por separado el valor unitario de las mercancías transportadas por contenedores, que son las más susceptibles de sufrir daños. Partiendo de semejantes datos se podría determinar el importe de la indemnización que hubiere de concederse al cargador para resarcirle, en una proporción equitativa y razonable, la pérdida de mercancías susceptibles de ser dañadas, en caso de negligencia del porteador.

50. Con todo, la delegación del Canadá es partidaria del doble criterio, porque daría más libertad al cargador y sería más equitativo en caso de pérdida de mercancías de poco peso, pero de valor elevado. De todas formas, el importe de la indemnización que se pague al cargador no será nunca superior al valor real de las mercancías perdidas.

51. Por lo que hace al importe de la indemnización, estima que debería fijarse basándose en el principio de que el cargador debe ser indemnizado íntegramente por el perjuicio que sufra respecto de una proporción equitativa y razonable de las mercancías perecederas. Según las cifras del estudio canadiense, el importe de la indemnización se sitúa entre el 70 % y el 80 % del valor de las mercancías transportadas en contenedores – que representan alrededor del 50 % del comercio canadiense –, el cual se eleva a un total de 22.000 millones de dólares. Cabe concluir de esto que el importe de la indemnización debería situarse entre 4,50 y 10,50 dólares por kilogramo.

52. El representante del Canadá precisa que no se trata de fijar en una proporción del 70 al 75 % los límites de la indemnización que ha de pagarse para todas las mercan-

cias, incluidas las no perecederas, sino de fijar unos límites equitativos para las mercancías realmente perecederas, es decir, para las que se transportan en contenedores. Si se aplica a las mercancías transportadas en contenedores el porcentaje del 70 al 75 % propuesto por la delegación de los Países Bajos, se halla que el límite fijado sería de 4 a 5 dólares por kilogramo, lo que, según las cifras del estudio sobre el comercio canadiense, corresponde al límite inferior de la indemnización que el Canadá considera equitativa.

53. En cuanto a la pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad, estima que el porteador no debe tener tal derecho cuando ha causado intencionalmente un perjuicio. Estima también que el porteador debe asumir toda la responsabilidad por los actos de todas las personas cuyos servicios utiliza. Niega, por tanto, al porteador el derecho a limitar su responsabilidad en el caso de que una de esas personas cause voluntariamente un perjuicio. Por consiguiente, no puede aceptar la actual redacción del inciso *b*) del párrafo 1 del artículo 8, en virtud del cual el porteador podría limitar su responsabilidad cuando la pérdida del cargamento resultase de un error de navegación cometido intencionadamente por el capitán o por un miembro de la tripulación. En su opinión, no existe razón alguna, lógica ni moral, para establecer una distinción entre una falta intencionada de ese tipo y una falta intencionada cometida por el capitán o por un miembro de la tripulación durante la manipulación de las mercancías.

54. El Sr. GANTEN (República Federal de Alemania) también es partidario del doble criterio, pues considera necesario prever una indemnización equitativa por las mercancías de poco peso y mucho valor. Ese doble criterio no debería plantear dificultades, pues el Protocolo de Bruselas de 1968 permite resolver los problemas que pudiera originar. Sin embargo, la decisión que se adopte sobre esta cuestión dependerá de las cifras que se incluyan más adelante en el convenio. Por ello le resulta difícil pronunciarse ahora mismo de manera definitiva.

55. Respecto del importe de la indemnización, le parece igualmente difícil proponer cifras precisas en la fase actual de los trabajos. Sin embargo, es partidario de que se fijen límites moderados a la indemnización que deba pagar el porteador y cree, como la delegación de los Países Bajos, que las cifras que a este respecto se adopten en el convenio deberían acercarse a las que figuran en el Protocolo de Bruselas de 1968.

56. En cuanto a la pérdida del derecho a limitar la responsabilidad, estima que, lejos de resolver el problema, el artículo 8 sólo serviría para complicar la situación y daría origen a múltiples litigios. Desearía, pues, que se introdujese en el artículo 8 una cláusula análoga a la que figura en el Protocolo de Bruselas de 1968.

57. La Sra. RICHTER-HANNES (República Democrática Alemana) es partidaria de la adopción de un criterio único, por las razones que ha expuesto el representante de los Países Bajos. Cree que el importe de la indemnización por unidad depende de la posición definitiva que adopte la Comisión respecto de las cuestiones de principio que actualmente examina, pero sería partidaria de cifras análogas a las del Protocolo de 1968. En cuanto a la cuestión de la responsabilidad ilimitada, aprueba el principio enunciado en el párrafo 1 del artículo 8.

58. El Sr. DOUAY (Francia) reconoce que, por lo que se refiere al criterio aplicable para calcular la limitación de la responsabilidad, quizás exista la tentación de elegir el criterio único, fundado en el peso, que tiene la ventaja de ser sencillo y que, por la uniformidad que introduciría, se asemeja a los criterios aplicables en el conjunto de los demás convenios relativos al transporte. Sin embargo, el doble criterio que muy firmemente defiende la delegación francesa presenta ventajas superiores. Primero, en él se tiene en cuenta el carácter específico del transporte marítimo. En efecto, no ha de olvidarse que el Convenio de Bruselas de 1924 está fundado en el criterio único de los bultos o la unidad. El Protocolo de 1968, al introducir un doble criterio, constituye una transacción satisfactoria entre el cálculo basado en el peso y el cálculo por unidad que usan ambos, a reserva de adoptar luego el importe más elevado. Ese doble criterio parece adecuarse al transporte marítimo en la medida en que permite adoptar como unidad el contenedor, si no se ha acordado otra cosa en el conocimiento de embarque, y también los bultos que van dentro del contenedor. En cambio, un criterio único fundado en el peso tendría el inconveniente de no adaptarse a las mercancías de escaso peso y valor elevado. En este caso, en efecto, se vacila en recurrir a la declaración del valor, dados los gastos más elevados que puede acarrear. Por otra parte, es más complicado determinar una cifra única que tomar como punto de partida las dos cifras derivadas del doble criterio.

59. En cuanto al importe de la limitación de la responsabilidad, la delegación francesa estima que debe ser poco elevado en interés de los propios cargadores, pues una cifra elevada de limitación de responsabilidad ocasionaría a los porteadores gastos más elevados por concepto de seguro de responsabilidad civil, los cuales se reflejarían en los fletes, e incluso los propios cargadores tienen interés en cubrir el valor de sus mercancías con un seguro menos costoso.

60. Considera, pues, que conviene ceñirse en lo posible a las cifras adoptadas en el Protocolo de Bruselas de 1968. Opina que, desde luego, convendría revaluar esas cifras, adoptadas hace diez años, que muy bien podrán haber perdido actualidad cuando el convenio entre en vigor. Evidentemente, podrían hacerse cálculos y preverse cifras más elevadas, pero semejante procedimiento sería un tanto peligroso y arbitrario. Por tanto, sería preferible prever un nuevo examen de los importes de la limitación en cuanto entre en vigor el convenio.

61. Respecto de la cuestión de la responsabilidad ilimitada, recuerda que la posición tradicional de Francia consiste en adoptar el criterio del dolo y de la negligencia inexcusable, aplicándolo también a los empleados del porteador, como en el Convenio de Varsovia. Sin embargo, la delegación francesa se suma al criterio que figura en el artículo 8 en lo que se refiere a los empleados. Le parece que se podrá llegar a una transacción en lo referente a la pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad, así como en lo concerniente al incendio y

al importe de la indemnización. En su opinión, hay que tratar de resolver el problema de la responsabilidad mediante transacciones, y no introduciendo nuevamente la falta náutica, que sería contraria al espíritu del convenio.

*Se levanta la sesión a las 13.10 horas.*

# 12a. sesión

**Miércoles 15 de marzo de 1978, a las 15 horas**

*Presidente*: Sr. M. CHAFIK (Egipto).

A/CONF.89/C.1/SR.12

**Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 y Add. 1, A/CONF.89/8)**

PRINCIPALES CUESTIONES SOBRE LOS ARTÍCULOS 5 Y 6 SOMETIDAS A EXAMEN DE LA PRIMERA COMISIÓN POR SU PRESIDENTE (*continuación*) (A/CONF.89/C.1/L.132)

1. El PRESIDENTE invita a la Comisión a continuar su examen de la lista de cuestiones principales que él le ha presentado (A/CONF.89/C.1/L.132).

2. El Sr. TANIKAWA (Japón) dice que, por lo que se refiere a la cuestion III, relativa a la limitación de responsabilidad, su delegación preferiría que se adoptara un criterio único, basado en el peso, cuya aplicación sería posible y sencilla y que facilitaría la armonización del sistema de limitación de la responsabilidad en el régimen internacional relativo al transporte de mercancías. Su delegación no ha pensado todavía en la cuantía de la indemnización, pero considera que debería mantenerse a un nivel razonable.

3. Por lo que se refiere a los posibles casos de responsabilidad ilimitada, su delegación recomienda enérgicamente que se modifique el párrafo 1 del artículo 8 del proyecto de convenio (A/CONF.89/5) para formularlo en consonancia con las disposiciones correspondientes del artículo 13 del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974, o del artículo 4 del Convenio de Londres de 1976 sobre la limitación de responsabilidad en las reclamaciones marítimas. Este es el objeto de la enmienda presentada por su delegación en el documento A/CONF.89/C.1/L.19.

4. El Sr. DIXIT (India) dice que su delegación no tiene ninguna duda de que los textos actuales de los artículos 6 y 8 gozan de amplia aceptación.

5. En cuanto a la limitación de la responsabilidad, su delegación cree que debería adoptarse un doble criterio. La experiencia ha puesto de manifiesto las ventajas de tal criterio, que, al tener también en cuenta las mercancías de peso reducido y gran valor, redundará en beneficio de los países en desarrollo, que importan cada vez más mercancías de valor elevado.

6. Por lo que se refiere al importe de la indemnización por unidad, su delegación no ha pensado en una suma determinada y adoptará un enfoque pragmático. Su postura definitiva acerca de la cuestión dependerá de la distribución general del riesgo entre el cargador y el porteador en el proyecto de artículos en su conjunto.

7. La cuestión relativa a la responsabilidad ilimitada plantea dificultades evidentes, ya que el proyecto de convenio sólo prevé la pérdida del derecho a limitar la responsabilidad en circunstancias muy excepcionales. Numerosas delegaciones temen incluso que el texto sobrepase los límites de los principios de la jurisprudencia existente al exigir pruebas de que la pérdida, el daño o la demora en la entrega provinieron de una acción o una omisión realizada no sólo con intención o temerariamente sino también a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o la demora. Sabido es que resulta difícil probar la intencionalidad. Desde luego, el texto contiene ciertas salvaguardias, y su delegación está dispuesta a aceptarlo por el momento, pero se reserva su postura en espera del resultado de las deliberaciones sobre el artículo de que se trata.

8. El Sr. SELVIG (Noruega) dice que el Código Marítimo noruego contiene ya un doble criterio, semejante al que figura en el Protocolo de Bruselas de 1968, y su delegación puede aceptarlo, aunque su país ha sostenido desde 1967 que es más sencillo basar la limitación de responsabilidad en un criterio único. Si se adoptara un criterio único, compartiría la preferencia del representante de Australia, (10a. sesión) por un límite mínimo aplicable a todos los casos.

9. En cuanto al importe de la indemnización por unidad, debería tomarse como punto de partida el Protocolo de Bruselas, sin olvidar la necesidad de compensar la depreciación en términos reales desde 1968. Su delegación tendría mucho gusto en participar en las discusiones necesarias para tal fin.

10. Está de acuerdo con el representante mexicano en que deben definirse con gran cuidado las situaciones en que se puede perder el derecho a la limitación de la responsabilidad. Aunque es evidente que existen distintas opiniones sobre el tema, también lo es que se trata de un elemento fundamental para todo el futuro convenio, pues un texto que permita descartar esos límites con demasiada

facilidad perderá, indudablemente, el apoyo de muchos países. A juicio de su delegación, el medio para lograr la aceptación más amplia posible no es redactar el texto en el sentido del proyecto de artículo 8, sino seguir el patrón establecido por otras convenciones marítimas, como la Convención de Londres de 1976.

11. El Sr. SMART (Sierra Leona) dice que su delegación prefiere que se adopte un criterio único, basado en el peso, para establecer los límites de la responsabilidad. Ese criterio estaría en consonancia con los convenios internacionales por los que se rige el transporte aéreo; por otra parte, la adopción de un doble criterio llevaría consigo el problema de decidir acerca de la unidad de carga transportada.

12. En relación con lo anterior, algunos gobiernos defienden la adopción de un doble criterio, basándose en que, de ese modo, se impondría una mayor responsabilidad al porteador, en beneficio del consignatario y del cargador. Es curioso que muchos de los países partidarios del doble criterio figuren entre los que aducen la posibilidad de un alza brusca de los fletes como argumento para no ampliar la responsabilidad al porteador.

13. Su delegación no puede sugerir ahora una cifra para el importe de la indemnización por unidad, ya que considera que esa decisión dependerá del límite de responsabilidad que se establezca. En cualquier caso, cree que el importe debe ser moderado, para evitar dificultades al cargador.

14. A juicio de su delegación, la responsabilidad debería ser ilimitada en todos los casos en los que el porteador o sus empleados o agentes realicen intencionalmente actos específicos que tengan como resultado la pérdida, la demora en la entrega o el daño de las mercancías. Como ha señalado el representante de la India, es difícil lograr pruebas de la intencionalidad; por ello en muchos sistemas jurídicos nacionales la intención se investiga mediante pruebas objetivas basadas en los indicios existentes.

15. El Sr. NDAWULA (Uganda) dice que su delegación reconoce el principio de la responsabilidad limitada. Este principio está incorporado a la legislación de Uganda; en realidad, la falta de un límite de la responsabilidad originaría seguramente incertidumbres con las consiguientes trabas al comercio.

16. La limitación de la responsabilidad debe basarse en un doble criterio, es decir, el número de bultos y peso, si este último es mayor, y el cargador o el consignatario deben tener derecho a elegir cuál de estos dos criterios debe aplicarse.

17. Su delegación no tiene una opinión fija sobre el importe de la indemnización por unidad y estudiará la marcha de los debates acerca de esta cuestión; adoptará un enfoque flexible, insistiendo únicamente en que no se comprometan excesivamente los intereses del cargador o del consignatario.

18. Uganda puede aceptar el actual texto del artículo 8, con ánimo de avenencia; sin embargo, el porteador debería perder el derecho a la limitación de la responsabilidad en los casos expuestos en el artículo 8. Su delegación se reserva el derecho a modificar esta posición, en el caso de que el párrafo 4 del artículo 5 se mantenga en su forma actual.

19. Las palabras "en el ámbito de sus funciones" que figuran en los incisos *b*) y *c*) del párrafo 1 del artículo 8 suscitan dudas. No se le deben dar demasiadas facilidades a un porteador para exonerarse de responsabilidad respecto de actos realizados por sus empleados y representantes. Frecuentemente se pretende que un empleado desobedeció o interpretó erróneamente las instrucciones; sin embargo, el cargador o el consignatario no deberían resultar perjudicados por cuestiones de orden interno derivadas de un contrato entre capitán y empleado. Por lo tanto, aunque no desea mostrarse intransigente, a su delegación le satisfaría que se suprimieran las palabras "en el ámbito de sus funciones" en los dos incisos mencionados.

20. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) dice que su delegación es partidaria del texto actual del artículo 6, pues en él se prevé la adopción de un doble criterio respecto de la limitación de la responsabilidad, que conviene a toda clase de cargamentos, ya sean de elevado peso y poco valor o de peso reducido y elevado valor. Su delegación no es partidaria de la variante del artículo 6, pero si la Comisión considera apropiado adoptar un criterio basado exclusivamente en el peso, podrá aceptar el criterio del valor mínimo, mencionado por los representantes de Austria (11a. sesión) y de Australia.

21. En cuanto al importe de la indemnización por unidad, su delgación propone que los límites se calculen sobre la base de las ideas plasmadas en el Protocolo de Bruselas de 1968. Sin embargo, es importante asegurar que se mantengan los valores en cifras reales, aun cuando la inflación mundial y las fluctuaciones experimentadas por los tipos de cambio en los últimos años hacen que sea difícil determinar el valor real y actual que corresponde a la cifra de 30 francos Poincaré por kilo establecida en aquella fecha.

22. Los Estados Unidos han preparado unos cuadros, que figuran en los documentos A/CONF.89/C.1/L.47 y L. 131, en los que se exponen respectivamente las cifras del comercio marítimo de exportación e importación de los Estados Unidos en los últimos años y los efectos de la inflación sobre los límites de responsabilidad establecidos en el Protocolo de Bruselas de 1968. En el documento A/CONF.89/C.1/L.131 se observará que hay por lo menos cuatro métodos diferentes para evaluar los efectos experimentados por el valor del franco Poincaré desde 1967. El Gobierno de los Estados Unidos ha encargado un estudio del comercio exterior del país a fin de determinar el porcentaje del valor de los cargamentos estadounidenses que quedaría compensado mediante un determinado peso unitario a efectos de limitación de la responsabilidad. A este respecto, a los Estados Unidos les complace observar que sus conclusiones se asemejan mucho a las de un estudio similar realizado en el Canadá. Su delegación confía en que estos datos serán de utilidad para los miembros de la Comisión cuando deliberen sobre la cuantía por unidad de la limitación de la responsabilidad. Así, por ejemplo, la delegación de los Países Bajos (*ibid.*) ha propuesto que aproximadamente el

75% del comercio exterior esté completamente cubierto por esa cuantía unitaria, y la delegación del Canadá (*ibid.*) ha propuesto como cifra mínima la de 4 dólares canadienses por kilogramo: esta última cifra equivale aproximadamente a 3,3 DEG por kilogramo, la cual, como puede comprobarse en el cuadro de la página 4 del documento A/CONF.89/C.1/L.47, corresponde bastante aproximadamente a la cifra de 76,6%, que es el porcentaje acumulativo del valor transportado, es decir, que se acerca mucho al 75% propuesto por la delegación neerlandesa. Si el valor de 30 francos Poincaré de 1967 se reduce a DEG de 1977 se obtiene una cifra de unos 2,5 DEG, que quizá pueda ser aceptable, aun cuando, según el citado cuadro, esa cifra sólo cubriría un 63% aproximadamente del comercio exterior. Su delegación estima que las cifras dadas a conocer se prestan fácilmente a la negociación y confía en que otras delegaciones las considerarán de utilidad para decidir las unidades de limitación que mejor favorecerían sus intereses.

23. En cuanto a la cuestión de la responsabilidad ilimitada, las Reglas de La Haya no contienen disposición alguna sobre anulación de los límites; evidentemente se pensó que el número de casos de daño intencionado sería demasiado reducido para tener significación alguna. El nuevo convenio no debería contener semejante referencia, por lo que debería suprimirse el actual artículo 8. Su delegación está convencida de que las disposiciones del Protocolo de Bruselas constituyen un auténtico esfuerzo para resolver una situación que ha llegado a ser problemática para algunos países, y por ello puede dar su conformidad a una fórmula en ese sentido. Sin embargo, no puede aceptar la idea de que una limitación unitaria de la responsabilidad deba ser completamente "inquebrantable"; por esta razón los Estados Unidos consideran totalmente inaceptable la fórmula correspondiente que figura en el Convenio de Atenas de 1974 y en el Convenio de Londres de 1976.

24. Su delegación tiene la seguridad de que existe ya una base para debates fructíferos, con miras a alcanzar una solución de transacción que sea igualmente aceptable para países de todos los sistemas económicos y para cargadores, aseguradores y porteadores.

25. Un miembro de su delegación perteneciente al Departamento de Comercio explicará seguidamente los detalles técnicos de los documentos A/CONF.89/C.1/L.47 5 L.131, en relación con el artículo 6.

26. El Sr. JOHNSON (Estados Unidos de América) dice que las cifras consignadas en el documento A/CONF.89/C.1/L.47 reflejan el comercio marítimo de exportación e importación de los Estados Unidos en 1974 y 1975 y el de exportación exclusivamente en 1976, en función del valor transportado y del peso transportado en dólares de los Estados Unidos y DEG por libra y DEG por kilogramo. La conversión de los dólares en DEG se hizo a razón de 1 DEG = 1,20 dólares, que es el promedio del valor final anual correspondiente a 1974 y 1975. A los efectos de determinar la responsabilidad con arreglo al propuesto convenio, los datos más significativos son los porcentajes acumulativos del valor transportado que figuran en la columna 4a. del cuadro adjunto a ese documento, dado que lo que se asegura es el valor de la carga.

27. Los cuadros del documento A/CONF.89/C.1/L.131 tienen por finalidad mostrar el efecto de la inflación sobre los límites de responsabilidad de las Reglas de Visby, dar una indicación de los niveles de responsabilidad que es preciso estipular en el artículo 6 si se desea mantener el valor real y demostrar la necesidad de tener en cuenta la inflación futura a fin de mantener también el valor real.

28. Los cuadros se han preparado utilizando cuatro mediciones de la inflación publicadas periódicamente, dos por los Estados Unidos y dos por las Naciones Unidas, y en ellos se indican tasas anuales medias de inflación que van de un poco menos del 5% respecto de los bienes únicamente en el PNB de los Estados Unidos a un poco más del 11% respecto de las exportaciones e importaciones mundiales determinadas por la Oficina de Estadística de las Naciones Unidas. Para mantener el valor real de 1968 de las Reglas de Visby, independientemente de otras modificaciones del régimen de responsabilidad que afecten el equilibrio entre los cargadores y los navieros, los límites de responsabilidad establecidos en el convenio habrían de variar, con las tasas de inflación antes indicadas, entre 1,48 dólares de los Estados Unidos por libra de peso (2,72 DEG por kilo) y 2,62 dólares de los Estados Unidos por libra de peso (4,82 DEG por kilo) y entre 1.096 dólares de los Estados Unidos por bulto (913 DEG) y 1.947 dólares de los Estados Unidos por bulto (1.622 DEG).

29. Su delegación subraya la importancia de prever alguna cobertura contra la erosión inflacionista de los límites de la responsabilidad mediante una cláusula de progresividad, en vista de la disminución del poder adquisito real en todo el mundo y de las dificultades en que se verían las personas que tratasen de obtener indemnización por daños a causa del deterioro del valor real de esos límites. Si no se incluye tal disposición, los esfuerzos que ahora se realizan pueden haber sido vanos.

30. El Sr. MacANGUS (Canadá) dice que el análisis de la significación de las cifras de los Estados Unidos realizado por su delegación ha dado resultados diferentes porque esas cifras se refieren al valor total de las mercancías importadas y exportadas, mientras que los argumentos expuestos por su propia delegación no se referían a cantidades concretas sino a una serie de valores de los tipos de carga que pueden sufrir daños, que él denominó cargamento contenedorizado.

31. El Sr. GUEIROS (Brasil) dice que, para el cálculo de la responsabilidad, su delegación prefiere el doble criterio propuesto en la primera versión del artículo 6, pero le es difícil aceptar cualquiera de las expresiones que figuran entre corchetes en el inciso *b*) del párrafo 1. Sin embargo, aunque prefiere la fórmula de la primera versión, le preocupan ciertos casos de entrega parcial que requerirán un tratamiento especial.

32. En cuanto a la cuestión de la unidad de cuenta, su delegación coincide con la posición adoptada por la delegación de los Estados Unidos sobre la base de los datos expuestos en los documentos A/CONF.89/C.1/L.47 y L. 131. Recuerda que la posibilidad de utilizar los

DEG en vez del franco Poincaré como unidad de cuenta fue plenamente analizada en el quinto período de sesiones del Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre reglamentación internacional del transporte marítimo[1]. Las declaraciones del Canadá y de los Estados Unidos, y especialmente el documento A/CONF.89/C.1/L.131, permiten formarse ya una idea de los valores, expresados en dólares de los Estados Unidos y DEG por libra y por bulto, que son necesarios para mantener el valor real de 1968 de las Reglas de Visby. El Convenio de Londres de 1976 parece ofrecer una solución que estaría en consonancia con las opiniones expresadas en la presente Conferencia, especialmente por las delegaciones de los Estados Unidos y del Canadá. En tal caso, el valor de la moneda nacional de un Estado Parte que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calcularía en la forma que determinase ese Estado.

33. El Sr. BREDHOLT (Dinamarca) dice que su delegación es partidaria del doble criterio para establecer un límite de responsabilidad. En cuanto al importe de la indemnización por unidad, preferiría que se mantuvieran los niveles establecidos en las Reglas de Visby, que desde hace tiempo forman parte de la legislación nacional. Por otra parte, las asociaciones de protección e indemnización (P e I) le han asegurado que, hasta el momento, las cuantías han resultado suficientes.

34. Por lo que se refiere al artículo 8, su delegación es partidaria de una fórmula que esté de acuerdo con las disposiciones correspondientes del Convenio de Londres y el Convenio de Atenas.

35. El Sr. PTAK (Polonia) dice que, a juicio de su delegación, la variante del artículo 6, en la que el único criterio utilizado sería el peso bruto, no es lo bastante flexible. Si se establece un límite de responsabilidad más bien bajo, los propietarios de carga ligera de peso pero valiosa no podrán cubrir gran parte de sus pérdidas, mientras que si el límite es alto, no será aplicable a la carga relativamente barata y nunca intervendrá el factor de limitación que tanta importancia tiene para el convenio. En realidad, se indemnizaría totalmente el daño causado a la carga de ese tipo, lo cual sería contrario a los principios de limitación de la responsabilidad. Otro inconveniente del criterio del peso bruto es que no todas las cargas se pesan.

36. Su delegación encuentra más aceptable el primer texto del artículo 6, ya que tiene en cuenta las diferencias en la naturaleza y el valor de la carga y es, por lo tanto, más flexible. También parece otorgar mayor protección a los cargadores, que podrán elegir en lo que se refiere a los límites de la cobertura de las reclamaciones en caso de pérdida o daño de las mercancías. Además, la utilización en ese texto de la expresión "unidad de carga transportada" ha disipado algunas dudas que sentía su delegación acerca del significado exacto de la referencia a una unidad de carga.

37. En cuanto a la cuantía del límite de responsabilidad del porteador, su delegación comparte la opinión expresada en el estudio de la UNCTAD relativo al seguro marítimo de la carga[2] de que no hay necesidad de introducir límites que sean superiores al valor real de la carga ordinaria. Por lo tanto, considera que el límite debería basarse en las cantidades establecidas en el Protocolo de Bruselas de 1968, es decir, 10.000 francos Poincaré por bulto u otra unidad de carga transportada o 30 francos por kilogramo de peso bruto. Hasta hace poco, estas cantidades habían resultado lo bastante altas como para proporcionar a los propietarios de la carga una indemnización suficiente por las mercancías perdidas o dañadas durante el transporte. Si se estima el valor del franco Poincaré a 0,10 dólares de los Estados Unidos, el límite de responsabilidad del porteador sería de 1.000 dólares de los Estados Unidos por bulto o unidad de carga transportada, o de 3.000 dólares de los Estados Unidos por tonelada de carga a granel. Estas cantidades podrían utilizarse adecuadamente a los efectos del nuevo convenio, sin perjuicio de un posible reajuste para tener en cuenta la inflación.

38. Por lo que se refiere a la responsabilidad del porteador por la demora en la entrega, no debería sobrepasar el importe del flete que deba pagarse por el transporte de las mercancías que hayan sufrido la demora.

39. En cuanto a los casos en que debe permitirse una responsabilidad ilimitada, su delegación considera que la redacción del párrafo 1 del artículo 8 da ocación a que surjan controversias y litigios entre las partes en el transporte marítimo. La norma relativa a la pérdida por parte del porteador del derecho a la limitación de la responsabilidad debería basarse en el grado de culpa de éste y no en la culpa de sus agentes o empleados. Con arreglo al párrafo 2 del artículo 7, los empleados y agentes del porteador pueden acogerse a las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad concedidas al porteador en virtud del convenio. Por consiguiente, no se puede penalizar al porteador privándole del derecho a invocar la limitación de responsabilidad por existir una acción intencional de sus agentes o empleados. En ninguno de los convenios internacionales más recientes, como por ejemplo la Convención internacional de 1957 sobre la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques de mar, el Protocolo de Bruselas de 1968, el Convenio de Atenas de 1974 y el Convenio de Londres de 1976, se atribuye al naviero y al porteador una responsabilidad ilimitada por las acciones u omisiones internacionales de sus empleados o agentes. Su delegación considera razonable que se incluya nuevamente la regla relativa a la pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad preparada por el Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre reglamentación internacional del transporte marítimo.

40. El Sr. NILSSON (Suecia) dice que su delegación prefiere el criterio único del peso para determinar el límite de responsabilidad, debido a que es una solución más clara y más fácil de aplicar, pero está dispuesta a seguir examinando la cuestión.

41. A su juicio, también debería continuar el debate acerca de la cuestión del importe de la indemnización,

[1] TD/B/C.4/ISL/19/Supp. 2, párr. 92).

[2] TD/B/C.3/120, párr. 189.

teniendo en cuenta las cantidades establecidas en el Protocolo de Bruselas de 1968.

42. Por lo que se refiere al tercer punto de la cuestión III, su delegación concede gran importancia al artículo 8 y cree que debe armonizarse el texto actual con la disposición correspondiente del Convenio de Atenas de 1974, ya que introduce un elemento de costo innecesario que ocasionaría una pérdida monetaria a los cargadores, consignatarios y navieros. No sólo supondría un riesgo adicional que sería difícil de estimar y tendría que cubrirse mediante el seguro, lo cual elevaría sin duda los costos del seguro, sino que además constituiría una fuente de litigios en lo futuro.

43. El orador desea señalar también a la atención de la Comisión relación existente entre este artículo y las disposiciones sobre la demora. Dichas disposiciones podrían dar lugar a reclamaciones importantes por el daño consiguiente si, por ejemplo, se demorara la entrega de una pieza de repuesto esencial. La combinación de este tipo de norma con la posibilidad de anular el límite podría hacer recaer sobre los armadores una carga adicional que sería especialmente onerosa para las pequeñas empresas de transporte marítimo.

44. El representante de los Estados Unidos, al referirse a la disposición del Convenio de Atenas de 1974 que especifica que la limitación de la responsabilidad puede desaparecer en caso de un acto o de una omisión del porteador, la describió diciendo que hacía referencia a límites inquebrantables. Su delegación no cree que esa dispocisión o las disposiciones análogas del Convenio de Londres de 1976 y del Protocolo de Bruselas de 1968 se refieran a límites inquebrantables en el sentido propio del término, que sólo se encuentran en el Protocolo de la Ciudad de Guatemala de 1971 relativo al transporte y en el Protocolo de Montreal No. 3.

45. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) dice que sus observaciones serán únicamente de carácter preliminar, ya que la solución de los problemas que plantea la cuestión III depende de otras varias cuestiones. En lo referente al primer punto, su delegación es partidaria del doble criterio de bultos y peso, y en cuanto a la cuestión del límite de responsabilidad por unidad, considera provisionalmente que éste debería ponerse en relación con las cantidades establecidas en el Protocolo de Bruselas de 1968, que deberían utilizarse como base para determinar la indemnización. Por lo que se refiere al tercer punto, su delegación podría estar dispuesta a apoyar las propuestas formuladas por otras delegaciones, pero cree que debe modificarse el párrafo 1 del artículo 8 para aumentar el número de casos en los que existe una responsabilidad ilimitada, y que debe suprimirse el inciso *c*) de ese párrafo.

46. El Sr. MATHEUS (Venezuela) dice que su delegación está en favor del doble criterio del bulto y el peso, ya que ello da al porteador una mayor flexibilibad a los efectos de fijar el flete.

47. En cuanto al segundo punto planteado en la pregunta del Presidente, el monto de la limitación deberá depender de las decisiones a que se llegue respecto de la responsabilidad, mientras que, por lo que se refiere al tercer punto, su delegación aboga por el mantenimiento del artículo 8 del proyecto de la CNUDMI. No debe ser solamente el dolo o culpa inexcusable del porteador lo que le impida acogerse a la limitación de la responsabilidad; debe ser también la culpa dolosa o grave de sus empleados o agentes, ya que el transporte es, por regla general, la actividad de una sociedad. Por otra parte, el porteador debería también perder el derecho a la limitación de la responsabilidad en caso de que el flete no apareciera consignado en el conocimiento de embarque. Su delegación presentó una enmienda a tal efecto en el documento A/CONF.89/C.1/L.105, de la cual hablará cuando se examine el artículo 16.

48. El Sr. GORBANOV (Bulgaria) dice que la respuesta de su delegación a la primera de las tres preguntas formuladas en relación con el primer punto de la cuestión IV es negativa. A su juicio, la responsabilidad por la demora en la entrega de las mercancías debe incluirse en el ámbito del Convenio; ese es el único enfoque lógico, habida cuenta del tenor del artículo 5 en su totalidad.

49. En respuesta a la segunda pregunta, su delegación considera que debe instituirse un régimen especial para el perjuicio resultante de la demora: la responsabilidad por la demora es distinta de la responsabilidad por el daño o la pérdida de las mercancías, ya que el perjuicio sufrido por el cargador en el primer caso es económico.

50. Finalmente, en respuesta a la tercera pregunta, se pronuncia en favor del importe del flete, y no de un múltiplo del flete, como base para fijar el límite de la responsabilidad, si se instituye un régimen especial.

51. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) dice que su delegación considera, en primer lugar, que la responsabilidad del porteador por la demora en la entrega de las mercancías debe regularse por el convenio; en segundo lugar, que esa responsabilidad debe quedar sujeta a un régimen especial, y, en tercer lugar, que la limitación de la responsabilidad debe fijarse sobre la base del importe del flete.

52. El Sr. GUEIROS (Brasil) dice que su delegación ha expuesto ya en la 11 a sesión su posición con respecto a los puntos planteados en la cuestión IV.

53. Observando que se han presentado varias enmiendas los párrafos 1 y 2 del artículo 5, dice que apoya la enmienda polaca a los párrafos 1 y 2 (A/CONF.89/C.1/L.60), pero que no puede aceptar las enmiendas del Reino Unido (A/CONF.89/L.78 y L.115), incluida la propuesta encaminada a introducir un nuevo párrafo 1 *bis*. Observa asimismo que algunas de las enmiendas, comprendida la presentada por los Estados Unidos (A/CONF.89/C.1/L.58), hacen recaer sobre el porteador la carga de probar la exoneración de la responsabilidad. Su delegación está dispuesta a aceptar ese enfoque si tal es el deseo de la Conferencia. En cambio, no puede aceptar la disposición introducida en una enmienda, según la cual, para poder hacer responsable al porteador, tendría que hacerse constar en el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte la fecha de la entrega de las mercancías. Ello sería, a su juicio, sumamente desacertado, habida cuenta de todos los problemas inherentes al transporte marítimo. Tal vez sea una propuesta viable, por ejemplo, para los países del

Mercado Común, pues las distancias entre ellos no son grandes; ahora bien, no se trata de una práctica habitual y, por consiguiente, no debe ser objeto de una disposición en el convenio.

54. El Sr. GRONFORS (Suecia) dice que su delegación considera que el convenio debe regular la responsabilidad por la demora en la entrega de las mercancías, ya que ello es parte integrante de la tarea de unificación. Estima asimismo que se requiere un régimen especial en vista de la diferencia entre responsabilidad por la pérdida o el daño de las mercancías, que se refiere a las mercancías propiamente dichas, y responsabilidad por la demora, que se refiere al plazo asignado a un porteador diligente para la ejecución de su contrato de transporte. La base para fijar el límite de la responsabilidad – que guarda cierta relación con el artículo 8 (Pérdida del derecho de la limitación de responsabilidad) – debe ser el importe del flete.

55. Finalmente, su delegación apoya el texto de la CNUDMI, que es plenamente compatible con los demás convenios internacionales relativos a la responsabilidad en el transporte de superficie.

56. El Sr. SUCHORZEWSKI (Polonia), refiriéndose a los tipos de perjuicios que puede ocasionar la demora en la entrega de las mercancías, señala que el primer tipo es el daño que puede sufrir la carga a consecuencia de la prolongación del viaje, y que ese daño se rige por las normas generales aplicables a la responsabilidad del porteador por el daño causado a las mercancías. El segundo es la pérdida del beneficio comercial previsto para el cargador o el consignatario, pérdida que se compensa por referencia al precio del mercado en el lugar de destino de las mercancías perdidas o averiadas. De este modo, está claro que el principio de la responsabilidad por la demora se reconoce ya, por lo que su delegación es partidaria de que se regule ese principio en el convenio. Además, a su delegación le sería difícil aceptar cualquier interpretación que hiciese extensiva esa responsabilidad a pérdidas más indirectas, por ejemplo respecto del tiempo durante el cual una fábrica permanece inactiva por no haberse entregado las mercancías. Por consiguiente, no ve la necesidad de establecer un régimen especial para tal responsabilidad, aunque está dispuesta a aceptarlo si ése es el deseo de la mayoría.

57. Por otra parte, su delegación considera que la base para fijar el límite de la responsabilidad debe ser el importe del flete, que representa el beneficio del porteador y comprende también todos los gastos relacionados con el viaje. En cuanto al porteador, la pérdida del flete significa no sólo que pierde su beneficio, sino también que tiene que hacer frente a todos los gastos del viaje, así como a las consecuencias de la pérdida del tiempo de explotación. El porteador es, después de todo, la persona que menos desea que se demore el buque y hará cuanto esté en su mano para evitar que eso suceda.

58. El Sr. KACIĆ (Yugoslavia) dice que su delegación no se opone en principio a que se incluya en el convenio una cláusula relativa a la responsabilidad por la demora. Sin embargo, en vista de los diferentes significados que en los distintos sistemas jurídicos se da al término "demora", estima que los perjuicios indirectos sufridos como resultado de la demora no deben ser resarcibles. Por consiguiente, se necesita un régimen especial para esa modalidad de daños. La limitación de la responsabilidad debe fijarse sobre la base del importe del flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido la demora.

59. Refiriéndose al artículo 8, observa que dicho artículo confiere un mayor grado de protección a las mercancías que a los pasajeros – lo que, a juicio de su delegación, no está justificado – y que sigue un criterio muy diferente del adoptado en dos convenios preparados recientemente bajo los auspicios de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, a saber: el Convenio de Londres de 1976 y el Convenio de Atenas de 1974. Ese enfoque, que fomentaría los litigios, no contribuye a la uniformidad del derecho marítimo, que constituye uno de los objetivos de la Conferencia. Por consiguiente, su delegación propone que se supriman los incisos *b*) y *c*) del párrafo 1 del artículo 8 y que se pida al Comité de Redacción que formule nuevamente el resto del artículo.

60. El Sr. COVA ARRIA (Venezuela), refiriéndose al párrafo 2 del artículo 5, observa que la responsabilidad por la demora en la entrega de las mercancías se califica de "razonable". Por consiguiente, dicho párrafo no añade nada al derecho existente, en virtud del cual tal pérdida debe solucionarse mediante arreglos extrajudiciales o litigios. Observa además que, conforme a lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo 5, la responsabilidad sólo se hará efectiva después de transcurrido un período de 60 días. Ese período, a su juicio, debe ser añadido al tiempo convenido en los conocimientos de embarque, según se prevé en el párrafo 2 del artículo 5, de manera que la pérdida solamente puede ser establecida después de una demora bastante considerable. También en este caso, los límites de responsabilidad establecidos en el artículo 6 suscitarían malas interpretaciones y litigios. Las disposiciones relativas a la responsabilidad por la demora en la entrega de las mercancías contienen, pues, excepciones que no aclaran ni fortalecen el principio básico. Por ello, su delegación considera que, tal como están redactadas, esas disposiciones deben eliminarse.

61. El Sr. FRANZINI (Observador de la Asociación Latino-Americana de Armadores) dice que la demora en la entrega de las mercancías se debe generalmente a errores en la manipulación de la carga en el puerto de origen o de destino, labor realizada por personas que, si bien han sido contratadas por el armador o sus representantes, escapan casi siempre a su control. La cuestión que preocupa a su Asociación es que el armador, por ser el más interesado en evitar la demora en la entrega, deberá contratar primas de seguros para cubrir la responsabilidad por acciones que escapan a su control y que pueden dar lugar a reclamaciones muy considerables. Por ello, la Asociación cree firmemente que la responsabilidad del porteador por la demora en la entrega de las mercancías debe excluirse del presente convenio.

62. El Sr. FUCHS (Austria) señala que la demora en la entrega no es más que un aspecto del problema; la demora en la llegada podría causar al cargador dificultades aún mayores.

63. El único criterio para la demora que se establece en el proyecto de convenio es el plazo expresamente acordado en el contrato de transporte. Sin embargo, en la práctica tales acuerdos no han existido ni existirán. Por consiguiente, teniendo en cuenta todos los problemas planteados y las posibles consecuencias económicas para el porteador, su delegación está dispuesta a examinar toda solución práctica, incluida la supresión de la responsabilidad del porteador por la demora. No obstante, si se decide retener en el convenio la responsabilidad por la demora, su delegación optará por el importe del flete como base para fijar el límite de la responsabilidad. En caso contrario, propondrá que se vuelvan a redactar las disposiciones del artículo 6 sobre la desviación.

64. El Sr. MacANGUS (Canadá) dice que su delegación considera que la inclusión de la responsabilidad por la demora en el ámbito de aplicación del Convenio aclarará la ambigüedad que existe en las Reglas de La Haya y las Reglas Visby respecto de los perjuicios causados por la demora. Además, no cree que exista ninguna razón válida para aplicar a los perjuicios por demora un régimen distinto del aplicable a otros tipos de perjuicios resultantes en virtud de un contrato de transporte marítimo, ya que todos esos tipos de perjuicios deben ser indemnizables. Siempre que la disposición relativa a la demora esté cuidadosamente redactada, el porteador en virtud del artículo 23 no podrá concertar estipulaciones para sustraerse a su responsabilidad.

65. Sin embargo, su delegación no es partidaria de un régimen especial para la indemnización de los perjuicios causados por la demora. Se trata solamente de una de las causas de perjuicios, y todas ellas deben tratarse análogamente. Tampoco considera necesario tratar de armonizar o codificar en el convenio las diversas normas nacionales. Si se considera la demora en un plano de igualdad con los demás daños, se podría determinar con más seguridad la cifra máxima de limitación disponible. Una cifra de limitación separada suscitará considerables dificultades, ya que los parámetros de una escala móvil no podrían determinarse por adelantado con exactitud. A este respecto, un estudio realizado en el Canadá sobre el transporte multimodal muestra que la demora, como causa del daño, tiene una repercusión económica mínima en las relaciones entre el porteador y el cargador. Otra razón en contra de una cifra de limitación especial es que, si ésta se basara en el flete, el consignatario no siempre conocería por adelantado su cuantía. A juicio de su delegación, un flete con un múltiplo sería una cifra sumamente vaga, puesto que variaría en función de la situación del mercado de fletes, las distancias que implicara el viaje y las diferencias entre las mercancías.

66. El Sr. BYERS (Australia) dice que, en opinión de su delegación, la responsabilidad por la demora no debe excluirse del convenio, y que la responsabilidad por los perjuicios causados por la demora debe colocarse en el mismo plano que la responsabilidad por los perjuicios resultantes de la pérdida.

67. El párrafo 2 del artículo 5 enuncia claramente el fundamento de la responsabilidad: si se ha acordado entregar las mercancías dentro de un plazo determinado y no se ha cumplido lo acordado, surge la responsabilidad; si no hay tal acuerdo, el porteador sólo será responsable si, atendidas todas las circunstancias del caso, no ha actuado como un porteador diligente. Se plantea entonces la cuestión de si la parte que ha sufrido la pérdida debe ser indemnizada: la única respuesta posible es la afirmativa. De ello se desprende que, una vez sufrida la pérdida, hay que pagar indemnización del mismo modo que si se tratase de cualquier otra pérdida, ya que es de la misma naturaleza, a saber, una pérdida pecuniaria. Por consiguiente, deberán aplicarse el mismo régimen de responsabilidad y los mismos límites.

68. La cuestión deberá ser examinada por la Conferencia sobre la base de esas respuestas, y el orador estima innecesario tratar del tercer punto de la cuestión 4a.

*Se levanta la sesión a las 18 horas.*

# 13a. sesión

**Miércoles 15 de marzo de 1978, a las 19.40 horas**

*Presidente:* Sr. M. CHAFIK (Egipto).

A/CONF.89/C.1/SR.13

**Examen de los Artículos 1 a 25 del proyecto de Convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 y Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.109, L.114, L.134)**

PRINCIPALES CUESTIONES SOBRE LOS ARTÍCULOS 5 Y 6 SOMETIDAS A EXAMEN DE LA PRIMERA COMISIÓN POR SU PRESIDENTE (*conclusión*) (A/CONF.89/C.1/L.132)

1. El Sr. DOUAY (Francia) declara que la noción de responsabilidad por la demora, que figura en el proyecto de convenio (A/CONF.89/5), constituye un innegable progreso en relación con el Convenio de Bruselas de 1924. Sería muy de lamentar que hubiese que renunciar a ella,

tanto más cuanto que esa noción se recoge también en otros convenios relativos al transporte de mercancías. Por lo demás, es sumamente razonable la noción de responsabilidad por la demora que se ha introducido en el proyecto de convenio: hay demora en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas en el plazo acordado y, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un porteador diligente. La delegación de Francia estima, pues, que no procede excluir la responsabilidad por la demora.

2. Conviene establecer un régimen especial, y la indemnización por demora debe considerarse en cierto modo como una sanción impuesta al porteador. Parece razonable prever una indemnización calculada según el importe del flete, incluso cuando las mercancías entregadas con demora no han sufrido ningún daño; en tal caso, en efecto, el consignatario sufre un perjuicio comercial.

3. El Sr. TANIKAWA (Japón) opina que debe incluirse en el convenio la responsabilidad por la demora, pero que hay que limitarla al importe del flete.

4. El Sr. SANYAOLU (Nigeria) señala que la responsabilidad por la demora no está regulada en las Reglas de La Haya y que, al parecer, se ha considerado que tiene que ver con los perjuicios "mediatos". Su inclusión en el proyecto de convenio constituye, pues, una novedad muy de celebrar. El representante de Nigeria desearía, sin embargo, que la norma relativa al perjuicio resultante de la demora en la entrega se redactara de manera muy diferente. Estima que el límite de la responsabilidad por la pérdida o el daño, según se enuncia en el proyecto de convenio, no tendría en cuenta, si se aplicara a la demora, los prejuicios "inmediatos" – es decir, los que en los países de *common law* se llaman "*general damages*", que dan derecho automáticamente a indemnización de daños y perjuicios. Se refiere, en particular, al principio enunciado por la jurisprudencia británica en el asunto Hadley contra Baxendale. Si la disposición relativa a la responsabilidad por el daño o la pérdida se aplicara a la demora en la entrega, sólo se referiría a los "*special damages*" (perjuicios "mediatos") que no dan derecho a resarcimiento más que si el demandante puede probar que ha sufrido efectivamente un perjuicio como consecuencia del hecho incriminado. No obstante, la delegación de Nigeria desea reservarse su posición y está dispuesta a examinar toda propuesta que tenga debidamente en cuenta los intereses del porteador y del consignatario a este respecto.

5. El Sr. NDUMBA (Uganda) considera que la responsabilidad por la demora no debe excluirse del convenio, porque no es justo que el cargador soporte todo el perjuicio ocasionado directamente por la demora, incluso cuando no hay ninguna negligencia de su parte. A su entender, los seguros comerciales no cubren el perjuicio que resulta directamente de la demora en la entrega. Lo mismo ocurre, sin duda alguna, con los seguros de mercancías distintos de los que se inspiran en el sistema británico. En consecuencia, si en el convenio no se confiriera al porteador la responsabilidad por la demora, el cargador tendría que soportar siempre todo el perjuicio resultante de dicha demora. Ahora bien, no puede protegerse contra ese perjuicio contratando un seguro con su asegurador de la carga, mientras que el porteador puede asegurarse contra ese riesgo en el marco de su responsabilidad general de porteador, ya sea en los mercados del seguro comercial, ya sea en los Clubs P e I. A este respecto, cabe señalar que el perjuicio que sufre el cargador por la demora en la entrega puede ser enorme, ya que esa demora constituye a veces la causa inmediata de la pérdida de un cargamento entero. El riesgo es particularmente importante en el caso de las mercancías perecederas.

6. En lo que concierne al fundamento de la limitación de la responsabilidad por la demora, estima que no debería hacerse referencia al flete. Habría que encontrar una fórmula especial que permitiese conceder al cargador una indemnización más equitativa y más conforme con la realidad.

7. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) señala que su Gobierno ha presentado múltiples propuestas en relación con las disposiciones del proyecto de convenio relativas a la responsabilidad por la demora. Esas propuestas, que figuran en el documento A/CONF.89/7, se presentarán ulteriormente si la Comisión se pronuncia a favor de la inclusión de esa forma de responsabilidad en el futuro convenio. Por el momento, el representante de los Estados Unidos se limitará a indicar que la responsabilidad por la demora no debería excluirse del convenio y que debería establecerse un régimen especial. Sin embargo, los prejuicios materiales ocasionados por la demora en la entrega deberían tratarse como se tratan en el artículo 5 la pérdida o el daño de las mercancías. En cuanto a los límites de responsabilidad, no tiene todavía posición definida: podría aceptar el flete o un múltiplo del flete.

8. El Sr. DIXIT (India) subraya que el Grupo de Trabajo ha realizado grandes esfuerzos para introducir en el proyecto de convenio la noción de responsabilidad por la demora. No cabe duda que esa noción interesa a todos los Estados, y no sólo a los países en desarrollo; cada uno de ellos confía en que figurará en el futuro convenio. Los países en desarrollo pueden sufrir particularmente por la demora en la entrega, cuando les llegan mercancías que han perdido su valor comercial y ya no tienen salida. No se trata de sancionar al porteador, pues es evidente que ni él ni el cargador y el destinatario tienen interés en que las mercancías sean entregadas con demora. En realidad, se trata de intereses económicos. El crédito de un país que no recibe mercancías a tiempo y que ha contraído compromisos internacionales puede sufrir graves perjuicios en el plano internacional.

9. En consecuencia, el representante de la India desea que la Comisión se atenga más o menos al texto propuesto en el proyecto de convenio. Es partidario de que se incluya la responsabilidad por demora en el convenio, pero todavía no tiene idea definida en lo que se refiere a la conveniencia de un régimen especial en lo que respecta al fundamento de los límites de esta forma de responsabilidad.

10. El Sr. EYZAGUIRRE (Chile) estima que no debe excluirse del convenio la responsabilidad por demora. Su

delegación manifestó ya (10a. sesión) que estaba de acuerdo con el párrafo 1 del artículo 5, que incluye la demora en la entrega entre las causas de responsabilidad del porteador, y a favor del párrafo 2 de ese mismo artículo, que contiene una definición de la demora en la entrega. Como la noción de demora en la entrega figura en otros convenios relativos al transporte de mercancías, su inclusión en el proyecto de convenio contribuiría a la uniformidad de los convenios en esta materia.

11. La delegación chilena duda de que convenga someter la responsabilidad por demora a un régimen especial. Habría que aplicar el régimen general de la responsabilidad a los perjuicios producidos por la pérdida o daño a consecuencia de la demora en la entrega. En cambio, en lo que respecta a otros perjuicios económicos, cabría basarse en el importe del flete.

12. El Sr. RAY (Argentina) dice que su delegación es partidaria de que se incluya la responsabilidad por demora en el convenio. Debería preverse un régimen especial y limitar la responsabilidad al importe del flete o a un múltiplo del flete. Debe evitarse que el armador pueda fijar un plazo de entrega excesivamente largo en el conocimiento. A reserva de ligeras modificaciones de forma, la delegación argentina estima, pues, aceptables las disposiciones pertinentes del proyecto de convenio.

13. El Sr. RAMIREZ HIDALGO (Ecuador) está de acuerdo en principio en que se incluya la responsabilidad por demora en el convenio y en que se someta a un régimen especial, siempre que no se derive de ello un aumento considerable de los fletes, lo que sería perjudicial para el comercio internacional.

14. El Sr. HENNI (Argelia) considera que las disposiciones del proyecto de convenio relativas a la responsabilidad por demora no son muy satisfactorias. Su delegación conviene en que debería indemnizarse al cargador cuando la demora en la entrega se deba a culpa del porteador. Pero no es infrecuente que la demora se deba a la situación portuaria. En su calidad de país que mantiene estrechas relaciones comerciales con los Estados de Europa, Argelia ha experimentado a menudo las consecuencias de las huelgas que paralizan ciertos puertos europeos y de los embotellamientos que obstruyen sus propios puertos. El Sr. Henni estima que, en los casos de esta naturaleza, el porteador debería quedar exonerado de responsabilidad. Sin embargo, debería mantenerse el principio de la responsabilidad cuando el propio porteador fuera el destinatario de las mercancías y la entrega tardía obedeciera, por ejemplo, a un retraso imputable a uno de sus consignatarios.

15. El Sr. SEVON (Finlandia) señala que su delegación es partidaria de una norma relativa a la responsabilidad por demora, así como de un régimen especial basado en el importe del flete.

16. El Sr. CASTRO (México) estima que no debe excluirse del convenio la responsabilidad por retraso en la entrega, que esta forma de responsabilidad debería someterse a un régimen especial y que el límite de dicha responsabilidad debería depender del flete.

17. A juicio del Sr. AMOROSO (Italia), no es absolutamente necesario que se regule en el convenio la cuestión de la responsabilidad por demora. Es evidente que el porteador es el más interesado en que las mercancías se entreguen a tiempo. Por otra parte, se advierte que, en la mayoría de los casos, la demora obedece a huelgas o a atascos en los puertos. Por lo demás, en muchos casos es muy difícil determinar en qué plazo sería "razonable" exigir la entrega de mercancías.

18. La delegación italiana estaría, no obstante, dispuesta a sumarse a la mayoría si se regulase la responsabilidad por demora en el futuro convenio, siempre que se excluyan los daños indirectos. Debería aplicarse un régimen especial a la responsabilidad por demora y dicha responsabilidad debería estar limitada al importe del flete.

19. El Sr. KERRY (Reino Unido) considera que no debería excluirse del convenio la responsabilidad por demora, pero que no convendría someterla a un régimen especial. Debería considerarse la demora como un motivo normal de indemnización por incumplimiento de contrato, habida cuenta de las condiciones de éste y de las circunstancias. La delegación británica estima en especial que no debería fijarse una fecha límite para esta clase de perjuicios. Si se ha mencionado la demora en la entrega en el párrafo 2 del artículo 5, parece que se ha hecho principalmente teniendo en cuenta el artículo 6, que trata de los límites de la responsabilidad. Como la delegación británica no cree que haya razones para incluir una disposición especial sobre los límites de la responsabilidad, que le parece una complicación, estima que podría omitirse toda mención de la demora.

20. El Sr. M'BAH (República Unida del Camerún) estima que debe mantenerse la responsabilidad por demora en el proyecto de convenio, a condición de que se precise que el porteador no incurre en responsabilidad cuando demuestre que la demora obedece a un caso de fuerza mayor. En los países tropicales, la demora en la entrega de mercancías puede ocasionar una interrupción prolongada de las obras, especialmente cuando las mercancías, en lugar de entregarse durante la estación seca, se entregan poco antes de la estación de las lluvias.

21. La delegación camerunesa estima que la responsabilidad por demora debería someterse a un régimen especial. Por otra parte, no se encuentra en condiciones de pronunciarse sobre el delicado problema del límite del importe de la indemnización.

22. El Sr. SILARD (Fondo Monetario Internacional) presenta el documento del Fondo Monetario Internacional que ha sido distribuido en inglés únicamente con la signatura A/CONF.89/C.1/L.109 y en el que el Fondo expone sus observaciones acerca de la cláusula del artículo 6 del proyecto de convenio relativa a la unidad de cuenta que deba utilizarse para calcular el límite de la responsabilidad del porteador. En su noveno período de sesiones, la CNUDMI pensó en recurrir a los derechos especiales de giro del FMI para reemplazar el "franco oro" – que había sido propuesto en el proyecto inicial – o en adoptar la solución del artículo VII del Protocolo de Montreal No. 4 que modifica el Convenio de Varsovia, en virtud del cual los Estados miembros del FMI han aceptado los derechos especiales de giro (DEG) como unidad de cuenta, en tanto que los Estados que no son miembros del Fondo aceptan una unidad de cuenta

basada en el oro[1]. La decisión de recurrir a los DEG para reemplazar la unidad basada en el oro se debió a que, en virtud de una enmienda de su Convenio Constitutivo, el FMI ha descartado el precio oficial del oro prácticamente para todas sus operaciones y transacciones, y los 133 países miembros del Fondo no pueden utilizar ya el oro como denominador común en las disposiciones relativas a sus intercambios. En efecto, las fluctuaciones del precio del oro hacen que éste no ofrezca ya una base técnica apropiada para la evaluación uniforme de las monedas, como debe ofrecer una unidad de cuenta. Desde entonces, los DEG se han incluido las más de las veces en distintos tratados internacionales que contienen cláusulas relativas a las unidades de cuenta.

23. Ahora bien, desde el anterior período de sesiones de la CNUDMI, celebrado en 1976, se ha producido un hecho nuevo: la adopción en Londres de una versión revisada de los Protocolos de Montreal por la Conferencia sobre los límites de la responsabilidad por reclamaciones marítimas (véase A/CONF.89/8, nota 31). La solución adoptada en Londres va encaminada a resolver el problema de la falta de uniformidad entre la evaluación de las monedas de los Estados que son miembros del FMI y las de los Estados que no lo son; para que los cálculos y conversiones hechos por los Estados no miembros permitan expresar en su moneda nacional un "valor real" que se acerque lo más posible al valor expresado en unidades de cuenta, se pide a los Estados no miembros que comuniquen al depositario del convenio el método de cálculo o el resultado de la conversión, así como cualquier cambio que se introduzca posteriormente en ellos. El artículo 8 del Convenio de Londres, que enuncia esa fórmula, se completa con el artículo 21 en el que se prevé la posibilidad de reemplazar las unidades de cuenta definidas en el convenio, es decir, los DEG y el oro, por otras unidades de cuenta, en virtud de una decisión adoptada en una conferencia especial por mayoría de dos tercios de los Estados partes presentes y votantes.

24. Por consiguiente, la fórmula adoptada en Londres constituye un evidente progreso con respecto a los Protocolos de Montreal, ya que tiende a garantizar la uniformidad de la evaluación de las monedas de todos los Estados partes, sean o no miembros del FMI. No obstante, el "valor real" no se define y viene determinado por la práctica, pero los negociadores del Convenio de Londres estimaron que la cláusula que prevé la comunicación del método de evaluación proporcionaba garantías suficientes y permitiría expresar en las monedas nacionales el "mismo valor real" que el expresado en unidades de cuenta basadas en los DEG.

25. El Sr. Silard observa que esa cláusula plantea un problema particular a los Estados no miembros del FMI cuya legislación no permite la conversión de sus monedas en DEG: ¿deben esos países mantener la evaluación de sus monedas sobre la base del oro a los efectos de la aplicación del Convenio de Londres? El mismo problema se planteará en el caso del convenio que se está estudiando. Sin embargo, el Convenio de Londres establece una unidad de cuenta en valor oro y da por supuesto que los Estados que no pueden convertir sus monedas en DEG se comprometen implícitamente a mantener el valor de sus monedas con respecto al oro, a los efectos del referido Convenio, sobre la base de un tipo de cambio equivalente al tipo oficial histórico de 35 DEG por onza de oro fino. El problema se plantea en los casos en que no existe ya acuerdo internacional sobre la cotización del oro. Ahora bien, el FMI ha suprimido toda referencia al precio del oro en el sistema monetario internacional. A este respecto, es preciso prever asimismo el supuesto de que los Estados cuya moneda se evalúa sobre la base del oro y no puede convertirse en DEG modifiquen su legislación sobre este punto. ¿Habría qué revisar el convenio a fin de dar efecto a tales modificaciones? El observador del FMI estima que este problema técnico podría resolverse en parte recurriendo a la solución adoptada en el Convenio de Londres, o sea añadiendo una cláusula análoga a la del artículo 21 antes mencionado.

26. En vista de lo que antecede, el observador del FMI se pregunta si la Conferencia no podría pensar en otra solución que permita respetar la posición de los Estados no miembros del FMI cuya legislación no permite la conversión de la moneda en unidad de cuenta, o sea, en DEG. Esa solución consistiría en autorizar a esos Estados para que evaluasen su moneda, a los efectos del convenio, de una manera determinada por cada Estado, sin perjuicio de expresar el "mismo valor real" que el aplicable a otros Estados, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo 8 del Convenio de Londres. Esa fórmula no modificaría el *statu quo* monetario para los Estados de que se trata, los cuales podrían seguir evaluando oficialmente su moneda sobre la base del oro durante el tiempo que deseasen, pero ofrece un marco técnico flexible que permite a esos países iniciar una transición hacia un método de evaluación diferente, sin exigir la revisión del convenio.

27. El proyecto de disposición relativo a la unidad de cuenta del artículo 6 propuesto por el Fondo Monetario Internacional (véase A/CONF.89/C.1/L.109) se inspira, pues, en las consideraciones que se acaban de exponer. En el párrafo *a*) se dice que la unidad de cuenta establecida en el convenio es el derecho especial de giro del Fondo Monetario Internacional, y que los importes mencionados en el convenio se expresarán en la moneda nacional del Estado contratante en el que se alegue el límite de la responsabilidad, conforme a la valoración de esa moneda en derechos especiales de giro en la fecha en que se efectúe el pago, tal como la publique el FMI o, si esa valoración no se publica, tal como se calcule por referencia al valor de otra moneda que se publique.

28. En el párrafo *b*) se dispone que el valor de la moneda nacional del Estado contratante que no sea miembro del FMI y cuya legislación no permita aplicar el método enunciado en el párrafo *a*) será calculado, a los efectos del presente convenio, con arreglo al método que determine el Estado contratante interesado, a condición de que dicho cálculo se efectúe de manera que exprese, en lo posible, en la moneda nacional el mismo valor que el expresado en unidades de cuenta para los miembros del FMI. Todo Estados contratante comunicará al de-

[1] Véase *Documentos Oficiales de la Asamblea General, trigésimo primer período de sesiones, Suplemento No. 17*, pág. 92, párr. 9 *c*).

positario el método de cálculo utilizado a los efectos del párrafo *b)* en el momento de la firma y, posteriormente, cada vez que se introduzca una modificación en dicho método.

29. El Sr. CARRAUD (Francia) dice que su delegación es partidaria de la elección de los derechos especiales de giro como unidad de cuenta tal como los define el FMI, pero que le suscitan interrogantes las sugerencias hechas por el observador del Fondo, pues se trata de una cuestión compleja. La delegación francesa tenía la idea de que los Estados no miembros del FMI podrían sencillamente continuar utilizando la referencia al franco "Poincaré", sistema que fue adoptado para el convenio el 1976 sobre los límites de la responsabilidad por reclamaciones marítimas, que parece ser el más seguro. Además, Francia propone una revisión automática, cada cinco años, del importe de la limitación fijada por el convenio, pues en los derechos especiales de giro no se tiene en cuenta la pérdida general de capacidad adquisitiva de las monedas y conviene reajustar periódicamente los importes previstos en el convenio para evitar que pierdan cada año una parte considerable de su valor real. No se trata de crear las condiciones de una indización sistemática. Unicamente las partes en el convenio se reunirían para proceder a dicha revisión, que se referiría tan sólo al importe de la indemnización. Este procedimiento podría introducirse mediante aceptación tácita y la reevaluación sería aplicable a todos los Estados partes que no hubieran formulado objeciones en un plazo de seis meses, contados a partir de su adopción. Esta periodicidad permitiría ejercer a intervalos fijos un control sobre el valor de los derechos especiales de giro, pero, como no se trataría de indización pura y simple, esta revisión conferiría al sistema una flexibilidad que, en el marco de los problemas relacionados con las indemnizaciones, permitiría normalizar la situación según fueran las consecuencias financieras de las disposiciones del convenio superiores o inferiores a las previsiones.

30. El Sr. LARSEN (Estados Unidos de América) presenta el nuevo artículo propuesto por siete países (Alemania, República Federal de, Dinamarca, Estados Unidos de América, Finlandia, Noruega, Países Bajos y Suecia) en el documento A/CONF.89/C.1/L.114. Los autores de dicho proyecto, tras comprobar que el límite de la responsabilidad no puede ya expresarse en francos oro "Poincaré", proponen que se adopte como unidad de cuenta el derecho especial de giro definido por el Fondo Monetario Internacional. En efecto, el valor del oro en el mercado es actualmente unas cuatro veces superior al valor de 35 dólares la onza de oro fijado hace algunos años. Para los Estados que no han traducido en moneda nacional, por vía legislativa, los límites de responsabilidad previstos en el Protocolo de Bruselas de 1968, esto significa que sus porteadores deben asegurarse por un importe muy superior a los que parecerían haberse establecido en virtud del Protocolo. Si se conoce el límite de la responsabilidad, el porteador, así como los cargadores, saben hasta qué importe deben asegurarse, pero si el límite no está claro, cada uno se asegurará respecto del riesgo más elevado en caso de pérdida o de daños y cada uno se asegurará por los mismos riesgos, lo que constituye un despilfarro desde el punto de vista económico.

31. Por consiguiente, la propuesta de los siete países tiene por objeto fijar un límite de responsabilidad expresado en derechos especiales de giro y, para los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional, prevé la posibilidad de que cada Estado calcule el importe correspondiente en unidades monetarias basadas en el oro. Esta unidad monetaria se definiría de manera que expresase el mismo valor, en la medida de lo posible, que el expresado en unidades de cuenta sobre la base de los derechos especiales de giro. Los Estados no miembros del FMI comunicarían al depositario, la Secretaría de las Naciones Unidas, el método utilizado para la conversión de su moneda nacional, así como toda modificación introducida en este método.

32. La propuesta de los siete países se inspira, como se ve, en la fórmula adoptada en Montreal, en 1975, en el marco del Protocolo por el que se modifica el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, y sigue de cerca la fórmula adoptada en Londres en 1976, en la Conferencia, sobre los límites de la responsabilidad por reclamaciones marítimas.

33. El Sr. SANYAOLU (Nigeria) dice que su delegación, deseosa de promover el carácter internacional del convenio, es partidaria de la adopción de una unidad de cuenta que pueda recibir el apoyo de cada Estado miembro que desee ser parte en el convenio. Movida por este deseo, Nigeria apoya la propuesta del Fondo Monetario Internacional (A/CONF.89/C.1/L.109), que consiste en adoptar una unidad de cuenta basada en el derecho especial de giro, a reserva de la necesidad de que los Estados no miembros del Fondo conviertan su moneda nacional según métodos de cálculo especiales, a los efectos del convenio.

34. El Sr. TANIKAWA (Japón) dice que su delegación es partidaria de la adopción de una unidad de cuenta basada en los derechos especiales de giro y que, para resolver los complejos problemas que lleva consigo la conversión de la moneda de los Estados no miembros del FMI, habrá que recoger la fórmula del artículo 8 del Convenio de Londres de 1976 sobre los límites de la responsabilidad por reclamaciones marítimas, así como de otros instrumentos internacionales. La fórmula adoptada en Londres parece ser la única aplicable en la práctica, pese a las dificultades mencionadas por el observador del FMI. Pero la propuesta del FMI introduce un doble factor de fluctuación en el método de conversión de las monedas nacionales, lo que puede complicar más aún la situación. Por consiguiente, la delegación japonesa estima que hay que estudiar más de cerca esta propuesta para hallar una solución más práctica.

35. El Sr. GANTEN (República Federal de Alemania) agradece al observaor del FMI que haya hecho aclaraciones acerca de la cuestión que se estudia y, en calidad de autor del proyecto presentado por los Estados Unidos en nombre de siete países, hace suya la declaración de la delegación estadounidense.

36. El Sr. EYZAGUIRRE (Chile) dice que la unidad de cuenta prevista en el artículo 6 debe ser referida a los derechos especiales de giro, por las razones expuestas en el documento A/CONF.89/C.1/L.109. En efecto, es la fórmula que se ha adoptado en otros instrumentos internacionales, como los Protocolos de Montreal de 1975, que modifican el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, el Convenio de Londres de 1976 sobre los límites de la responsabilidad por reclamaciones marítimas y el Convenio de Atenas de 1974 relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar. Para los Estados que no sean miembros del FMI, podrían adoptarse las medidas propuestas en el mismo documento, cuyas conclusiones considera adecuadas la delegación chilena.

37. El Sr. NILSSON (Suecia) tiene poco que añadir a la excelente exposición que ha hecho el representante de los Estados Unidos con respecto a la propuesta en la que se utilizan los mismos términos que en el Convenio de Londres de 1976 sobre los límites de la responsabilidad por reclamaciones marítimas. En efecto, interesa armonizar en todo lo posible el texto de los convenios y, dado que existen ya diferencias entre el Protocolo de Montreal y el Convenio de Londres, es inútil redactar un nuevo texto que constituiría una fuente de ambigüedad para el futuro. Además, el Sr. Nilsson hace observar que si la propuesta del FMI tiene efectos más o menos análogos a los de la propuesta de los siete países para los países miembros del Fondo Monetario Internacional, puede crear problemas de fondo en lo que respecta a los países que no son miembros del Fondo.

38. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) se suma a las observaciones formuladas por el representante de Suecia. La Unión Soviética no es miembro del Fondo Monetario Internacional, y la única solución aceptable para ella en lo que respecta a la limitación de la responsabilidad del porteador consiste en ajustar las unidades de cuenta al valor del oro. Por ello, aun agradeciendo al representante del Fondo Monetario Internacional las explicaciones que ha dado sobre su propuesta, el representante de la URSS no puede aprobar el proyecto de artículo 6 que figura en ese documento y se pronuncia en favor de la inserción de disposiciones análogas a las del Convenio de Londres de 1976.

39. El Sr. GUEIROS (Brasil) dice que su delegación aprueba el nuevo artículo propuesto por los siete países, que reproduce con ligeras modificaciones el texto del artículo 8 del Convenio de Londres de 1976. Sin embargo, no puede aceptar las palabras "sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación" que figuran entre corchetes en los párrafos 2 y 4 de esa propuesta.

40. El Sr. DIXIT (India) es partidario de que se adopten los derechos especiales de giro como unidad de cuenta a los efectos del proyecto de convenio.

41. La Sra. RICHTER-HANNES (República Democrática Alemana) dice que su país, por no ser miembro del FMI, tiene muchas dificultades en aceptar que sirvan de unidad de cuenta los derechos especiales de giro. Sin querer repetir todos los argumentos que se adujeron contra este método cuando se preparó el Convenio de Londres de 1976, la representante de la República Democrática Alemana hace observar que la solución adoptada en ese Convenio sólo fue posible gracias a una transacción y que la imprecisión de su texto puede dar lugar a discusiones sobre el método de cálculo empleado.

42. Aunque la República Democrática Alemana no puede aceptar la supresión del oro para determinar la unidad de cuenta a efectos del proyecto de convenio, estima no obstante que se puede llegar a una transacción inspirándose en el texto del Convenio de Londres.

43. El Sr. KACIĆ (Yugoslavia) indica que su país, que es miembro del Fondo Monetario Internacional, puede aceptar el sistema de los derechos especiales de giro. Para los países que no son miembros de este organismo, la delegación yugoslava considera que la fórmula empleada en el Convenio de Londres constituye una base de cálculo práctica y podría aplicarse *mutatis mutandis* al presente proyecto de convenio.

44. El Sr. MARCIANOS (Grecia) dice que, sea cual fuere el sistema que se adopte, interesa definir un método concreto de cálculo en el cual puedan apoyarse los tribunales para pronunciarse en caso de controversias en cuanto al límite máximo de la responsabilidad del porteador. Quizá fuese conveniente prever en las disposiciones finales una cláusula que permita a cada Estado parte determinar todos los meses o cada seis meses el valor de los derechos especiales de giro con relación a su propia moneda.

45. El Sr. RAY (Argentina) dice que como la Argentina es miembro del Fondo Monetario Internacional y su legislación prevé que los límites pecuniarios de responsabilidad se expresen en valor oro, su delegación está dispuesta a apoyar la solución que se considere más apropiada para el proyecto de convenio.

46. El Sr. POPOV (Bulgaria) lamenta que buen número de los elementos de la propuesta presentada por el observador del Fondo Monetario Internacional sean inaceptables para la delegación búlgara, a juicio de la cual el límite monetario de la responsabilidad del porteador debe evaluarse en unidades de cuenta referidas al valor oro. Teniendo en cuenta esta posición, la delegación búlgara puede aceptar que se tome como base el Convenio de Londres de 1976 sobre los límites de la responsabilidad por reclamaciones marítimas.

47. El Sr. KHOO (Singapur) apoya la idea de utilizar los derechos especiales de giro como unidades de cuenta a los efectos del proyecto de convenio. En lo que concierne a los países no miembros, la delegación de Singapur podría aceptar que se adoptaran disposiciones especiales adaptadas a sus necesidades, con miras a establecer la igualdad de sus derechos en relación con los países que son miembros del Fondo.

48. La Sra. BRUZELIUS (Noruega) dice que para su país, que es miembro del Fondo Monetario Internacional, no es posible utilizar el oro como base para la unidad de cuenta en los convenios que se celebren en lo futuro. Precisa que antes de venir a participar en la Conferencia estuvo explicando en el Parlamento noruego un proyecto de ley encaminado a abandonar el valor oro en favor de los derechos especiales de giro en la legislación sobre transportes.

49. La cuestión que examina la Comisión es de naturaleza meramente técnica, y la solución adoptada en los Protocolos de Montreal y perfeccionada ulteriormente en el Convenio de Londres y sus protocolos se basa en un punto de vista puramente pragmático. Lo que tiene que hacer la Comisión no es tanto introducir los derechos especiales de giro como resolver los problemas que esa introducción puede crear a los países que no son miembros del Fondo Monetario Internacional. La fórmula empleada en el Convenio de Londres establece una transacción que tiene en cuenta a la vez los intereses de los países miembros y de los países no miembros, manteniendo para éstos limitaciones de la responsabilidad del porteador basándose en el valor del oro franco. Aun reconociendo el interés técnico de la solución propuesta por el Fondo Monetario Internacional en el documento A/CONF.89/C.1/L.109, la representante de Noruega hace observar que, desde el punto de vista práctico, es preferible conservar en el presente proyecto de convenio la fórmula del Convenio de Londres y sus protocolos, que ya ha sido aceptada por las delegaciones. No obstante, la representante de Noruega comparte la opinión del observador del Fondo Monetario Internacional de que convendría añadir una disposición análoga a la del artículo 21 del Convenio de Londres para que los países pudieran revisar la unidad de cuenta en caso de modificación relativa a los derechos especiales de giro o al valor del oro, y la representante de Noruega piensa presentar a la Segunda Comisión una propuesta a tal efecto.

50. Conviene también examinar la sugerencia del representante de Francia, encaminada a estudiar la posibilidad de incluir en el proyecto de convenio una disposición que permita a los Estados revisar periódicamente el límite pecuniario de la responsabilidad establecido en el convenio a fin de modificarlo rápidamente si la inflación entraña la degradación de su valor.

51. El PRESIDENTE pregunta al representante de Argentina si desea que la Comisión examine en la presente sesión la propuesta que ha presentado en el documento A/CONF.89/C.1/L.134 y que se refiere a los artículos 5 y 6.

52. El Sr. RAY (Argentina) dice que como su propuesta está íntimamente vinculada a las del Reino Unido y de algunos otros varios países, sería preferible esperar a que fuera objeto de enmiendas concretas para examinarla ulteriormente.

53. El PRESIDENTE resumiendo la situación, señala que el debate ha sido muy útil en el sentido de que ha puesto de manifiesto la existencia de una clara mayoría en favor de la propuesta de los siete países. No obstante, existen discrepancias sobre ciertas cuestiones. Se trata ahora de precisar los puntos de acuerdo y de esforzarse por hacer converger los puntos de vista de las delegaciones. Para ello el Presidente propone a las delegaciones que procedan a celebrar consultas oficiosas entre ellas con miras a llegar a una transacción aceptable para todos. Por su parte, se propone establecer un grupo consultivo con miras a resumir los puntos de desacuerdo y tratar de preparar un texto global sobre el cual pedirá su opinión a la Comisión a comienzos de la semana próxima. Entretanto la Comisión estudiará los artículos 7, 9 y siguientes del proyecto de convenio.

54. *Queda aceptada la propuesta del Presidente.*

*Se levanta la sesión a las 22 horas.*

# 14a. sesión

**Jueves 16 de marzo de 1978, a las 10.25 horas**

*Presidente:* Sr. M. CHAFIK (Egipto).

A/CONF.89/C.1/SR.14

**Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/7, y Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.50, L.59, L.63, L.98, L.135)**

*Artículo 7*

1. El PRESIDENTE invita a la Comisión a que examine el artículo 7, que ha sido objeto de dos enmiendas, una de Estados Unidos de América (A/CONF.89/C.1/L.59) y la otra de Mauricio (A/CONF.89/C.1/L.135).

2. El Sr. BOOLELL (Mauricio) dice que la enmienda presentada por su delegación al párrafo 1 del artículo 7 se refiere únicamente a la redacción, por ser consecuencia lógica de las modificaciones que Mauricio propone introducir en los artículos 5 (A/CONF.89/C.1/L.122) y 6 (A/CONF.89/C.1/L.127); por lo tanto, sólo tiene justificación en el caso de que estas últimas modificaciones sean aprobadas[1].

3. El Sr. BENTEIN (Bélgica) cree que, para examinar la enmienda de Mauricio al párrafo 1 del artículo 7, la Comisión debería esperar hasta que hubiese adoptado una decisión sobre los artículos 5 y 6, cuyo examen ha aplazado y cuya modificación propone también la delegación mauriciana. Estas diferentes enmiendas guardan estrecha relación entre sí.

4. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) hace observar que la enmienda presentada por su delegación es

[1] Véase *infra* 34a. sesión, párr. 71.

de carácter puramente formal y propone que sea remitida directamente al Comité de Redacción.

5. El PRESIDENTE dice que, de no haber objeción, considerará que la Comisión decide remitir al Comité de Redacción las enmiendas de los Estados Unidos (A/CONF.89/C.1/L.59) y de Mauricio (A/CONF.89/C.1/L.135), con una reserva en lo que se refiere a la enmienda de Mauricio. Invita a la Comisión a pasar al examen del artículo 9.

*Artículo 9*

*Párrafo 1*

6. El Sr. DOUAY (Francia) dice que, según la enmienda de Francia al párrafo 1 del artículo 9 (A/CONF.89/C.1/L.50), "cuando se trate de carga transportada en contenedores, se dará por supuesto el acuerdo del cargador". Efectivamente, la regla enunciada en el párrafo 1 del artículo 9, que sólo autoriza al porteador a transportar las mercancías sobre cubierta "cuando ello esté conforme con un acuerdo concertado con el cargador, o con los usos del comercio de que se trate, o cuando lo exijan las normas o disposiciones legales", no comprende el caso extremadamente frecuente de las mercancías transportadas en contenedores. Según las circunstancias de la carga, estas mercancías pueden colocarse lo mismo en la cubierta que en la bodega del buque, pero están suficientemente protegidas por los contenedores en que se encuentra y no están expuestas a los mismos riesgos que las mercancías cargadas directamente sobre cubierta, sin las garantías de embalaje que ofrecen los contenedores. Exigir el acuerdo del cargador para todas las mercancías que se coloquen sobre cubierta, incluso en el caso de los contenedores, equivaldría a exigir el acuerdo del cargador cada vez que se carguen contenedores a bordo de un buque, para poder cargarlos eventualmente sobre cubierta, pues el porteador no sabe nunca de antemano cuáles son los contenedores que se cargarán en la bodega y cuáles sobre cubierta.

7. Evidentemente, podría alegarse que, según los usos propios de los contenedores, éstos pueden ser cargados indistintamente en la bodega o en la cubierta, pero ésta es una cuestión de interpretación, que puede diferir según las jurisdicciones: algunas pueden considerar que, según los usos del transporte en contenedores, éstos pueden ser cargados indistintamente en la bodega o en cubierta, mientras que otras exigirán posiblemente el acuerdo del cargador. Así pues, tanto en interés del porteador como del cargador, conviene precisar la regla enunciada en el párrafo 1 del artículo 9 especificando que el acuerdo del cargador no será necesario para las mercancías transportadas en contenedores sobre cubierta, pues, por tratarse de contenedores, se dará por supuesto tal acuerdo. Esta puntualización garantizará a la vez la protección de los intereses del porteador y del cargador, y facilitará el transporte de contenedores sobre cubierta.

8. El Sr. AMOROSO (Italia) apoya la propuesta de Francia, que considera muy acertada y que facilitará las relaciones entre porteador y cargador.

9. El Sr. FUCHS (Austria) estima que la propuesta de Francia es extremadamente útil, ya que los contenedores se transportan frecuentemente en buques especializados, y es difícil determinar si tales contenedores se encuentran o no sobre cubierta.

10. El Sr. MARCIANOS (Grecia) apoya también la enmienda de Francia, que le parece lógica y equitativa.

11. El Sr. SELVIG (Noruega) cree que la propuesta de Francia podría justificarse, a lo sumo, en el caso de los buques portacontenedores o cuando los contenedores son entregados cargados íntegramente por el cargador, pero le parece inaceptable en la medida en que rebasa el caso particular de los portacontenedores. También es inaceptable si se la considera en el contexto de las demás disposiciones del artículo 9, especialmente las del párrafo 2. Efectivamente, la enmienda de Francia establecería la presunción de un acuerdo entre el porteador y el cargador; la regla expuesta en el párrafo 2 se aplicaría a este presunto acuerdo. Así pues, en todos los conocimientos de embarque y otros documentos relativos al transporte de mercancías en contenedores habría que hacer constar que las mercancías de que se trata podrán ser transportadas sobre cubierta, lo que tendría graves consecuencias en lo que se refiere al seguro de las mercancías. Efectivamente, el propietario de la mercancía se vería obligado a asegurar todas las mercancías transportadas en contenedores como mercancías transportadas sobre cubierta, lo que le resultaría mucho más caro que el régimen normal de seguros de contenedores. Por lo tanto, la propuesta de Francia crearía problemas de seguros en el contexto del párrafo 2 del artículo 9. Por esta razón, el representante de Noruega no puede apoyarla.

12. El Sr. BYERS (Australia) piensa, como el representante de Noruega, que la enmienda de Francia al párrafo 1 del artículo 9 sustituiría una norma general flexible que en su forma actual tiene en cuenta tanto los deseos del porteador como los del cargador, por una norma absoluta, cuya interpretación podría dar lugar a injusticias y que privaría a las partes de su legítimo derecho a concertar un acuerdo para el transporte de mercancías sobre cubierta. Por lo tanto, se opone a esta enmienda.

13. El Sr. TANIKAWA (Japón) tampoco puede apoyar la enmienda de Francia, que eliminaría la exigencia de un acuerdo entre el cargador y el porteador para el transporte de las mercancías sobre cubierta.

14. El Sr. DIXIT (India) se opone a la enmienda de Francia por las mismas razones que los representantes de Noruega y Australia. Además, esta enmienda no permitiría garantizar la seguridad de las mercancías transportadas en contenedores ya que, como aún no existe ninguna norma internacional relativa a los contenedores, en algunos casos las mercancías en contenedores transportadas sobre cubierta correrían el riesgo de estar mal protegidas.

15. El Sr. GANTEN (República Federal de Alemania) se manifiesta en favor de la enmienda francesa. Al establecer el principio de que el transporte en contenedores puede hacerse sobre cubierta, esta enmienda resolvería gran parte de los problemas prácticos relacionados con este modo de transporte. Desde luego, cabe preguntarse si este supuesto no está ya inclui-

do en el párrafo 1 del artículo 9, en las palabras "conforme . . . con los usos del comercio de que se trate", ya que, si un comercio determinado da lugar a transportes en contenedores, el cargador debe suponer normalmente que esos contenedores se transportarán sobre cubierta.

16. No obstante, el representante de la República Federal de Alemania comprende las dificultades señaladas por los representantes de Noruega y la India y propone que, para resolverlas, se añadan a la enmienda de Francia, después de las palabras "transportada en contenedores", las palabras "en buques especialmente concebidos para el transporte de contenedores".

17. El Sr. GORBANOV (Bulgaria) está dispuesto a apoyar la enmienda de Francia, pero propone que se añadan, al principio o al final de esta enmienda, las palabras "salvo que se estipule lo contrario", para indicar claramente que no se trata de una norma absoluta y que las partes tienen libertad para estipular lo contrario.

18. El Sr. DOUAY (Francia) señala que, al decir que "cuando se trate de carga transportada en contenedores, se dará por supuesto el acuerdo del cargador", se establece una presunción que, por definición, puede ser anulada por cualquier estipulación en contrario que figure en un contrato. Es pues inútil añadir "salvo que se estipule lo contrario", como propone el representante de Bulgaria.

19. Contrariamente a lo que ha dicho el representante de Noruega, no sería necesario indicar, cada vez que se transporte un contenedor, que ese contenedor puede transportarse sobre cubierta. Por el contrario, se puede tener la certeza – y en ello reside el interés de la propuesta de Francia – de que, si no se dice nada al respecto, el contenedor puede transportarse sobre cubierta, ya que en ese caso se da por supuesto el acuerdo. Esta presunción es más segura que la disposición que dice que se podrán transportar mercancías sobre cubierta si ello está "conforme . . . con los usos del comercio de que se trate".

20. El Sr. MONTGOMERY (Canadá) opina que la enmienda de Francia puede crear dificultades de interpretación. Por este motivo, y también por las razones indicadas por otras delegaciones, no puede apoyarla. Por lo demás, la redacción del artículo 9 le parece bastante confusa y, a su juicio, puede ser fuente de litigios. Cree pues que debería modificarse el texto de este artículo.

21. El Sr. MASSUD (Pakistán) estima que la presunción establecida en la enmienda de Francia puede oponerse a los deseos de las partes, en particular del cargador. En su opinión, los problemas a que se refiere esta enmienda se toman ya debidamente en consideración en el párrafo 1 del artículo 9, especialmente en las palabras "conforme . . . con los usos del comercio de que se trate", que incluyen el caso de los buques portacontenedores. Por lo tanto, no puede apoyar la enmienda de Francia.

22. El Sr. DUDER (Liberia) opina que, si se aprueba la enmienda francesa, podrán transportar contenedores sobre cubierta todos los buques de tipo corriente, y no sólo los buques portacontenedores. Por lo tanto, la delegación de Liberia no puede aceptar la propuesta francesa.

23. La Sra. RICHTER-HANNES (República Democrática Alemana) aprueba sin reservas la enmienda de Francia porque concuerda con la práctica actual. Con arreglo al artículo 9, si un tribunal decidiera que el transporte de contenedores sobre cubierta en un buque de tipo tradicional es conforme a los usos del comercio, el porteador no sería responsable en caso de daños causados a las mercancías transportadas en contenedores sobre cubierta. La enmienda de Francia mantiene la responsabilidad del porteador, aun cuando los contenedores se transporten sobre cubierta.

24. El Sr. MUHEIM (Suiza) aprueba la enmienda de Francia, aunque considera que deben agregársele las palabras propuestas por la República Federal de Alemania. Para que los porteadores acepten transportar contenedores en la bodega, según las instrucciones del cargador, quizá habría que añadir también las palabras "salvo instrucciones en contrario del cargador". Quedaría así perfectamente claro que son indispensables instrucciones en contrario para descartar la presunción que, en ese caso, establecería el convenio.

25. El Sr. SMART (Sierra Leona) opina que la aprobación de la enmienda francesa equivaldría a excluir los contenedores de la definición de mercancías dada en el artículo 1, ya que el término "mercancías" figura en el párrafo 1 del artículo 9 debe tener el mismo sentido que en esa definición. El porteador o sus empleados o agentes tienen la posibilidad de ver las mercancías antes de su expedición, y nada impide que haya un acuerdo entre porteador y cargador acerca de los contenedores, como dispone el párrafo 1 del artículo 9. La delegación de Sierra Leona prefiere que el párrafo 1 del artículo 9 se conserve en su forma actual.

26. El Sr. CASTRO (México) considera que lo que hay que salvaguardar es el derecho del cargador a dar instrucciones al porteador, ya que ciertas cargas son muy valiosas y deben colocarse en la bodega, incluso cuando se transportan en contenedores y se cargan en un buque portacontenedores. Se trata de un problema de fondo que requiere un estudio más detenido.

27. El Sr. WAITITU (Kenya) no aprueba la enmienda de Francia. Sin embargo, la redacción del párrafo 1 del artículo 9 puede despertar cierta inquietud, ya que reintroduce el concepto de usos en unas disposiciones que deberían ser nuevas. La delegación de Kenya espera que el Comité de Redacción modifique el texto de todo el artículo de modo que éste exprese claramente la idea fundamental enunciada en el párrafo 4.

28. La Srta. MURO (República Unida de Tanzania) dice que no puede aprobar la enmienda de Francia, que privaría de su flexibilidad al párrafo 1 del artículo 9.

29. El Sr. MARTONYI (Hungaría) preconiza la conservación del texto actual del párrafo 1 del proyecto de artículo 9. En efecto, sería peligroso conceder, en la práctica, una libertad ilimitada al porteador, autorizándole a transportar mercancías sobre cubierta sin tener en cuenta el tipo de buque ni la persona – cargador o porteador – que ha llevado a cabo la colocación en contenedores.

30. El Sr. ATTAR (Iraq) estima que la aprobación de la enmienda francesa sería contraria a un reparto equitativo de los riesgos entre el cargador y el porteador. Los riesgos marítimos son mayores sobre cubierta que en la bodega, incluso para las mercancías transportadas en contenedores. Sería injusto dar por supuesto el acuerdo del cargador cuando las mercancías cargadas en contenedores se transportan sobre cubierta.

31. El PRESIDENTE señala que la mayoría de las delegaciones se oponen a la enmienda presentada por Francia.

32. El Sr. DOUAY (Francia) explica que la fórmula propuesta por la delegación francesa permitiría no transportar los contenedores en un buque portacontenedores, cuando lo exijan las circunstancias. Si el cargador considera que sus mercancías son muy valiosas, siempre podrá precisar en el contrato que los contenedores no deben transportarse sobre cubierta. Sólo se incluiría en el conocimiento de embarque una declaración al respecto si el cargador rechazara el transporte sobre cubierta. Así pues, la enmienda francesa tiene por objeto dar mayor flexibilidad al transporte en contenedores. Los que la consideran contraria, según su interpretación, a los intereses de los cargadores, parecen temer que sea fuente de complicaciones. Por ello, la delegación francesa retira su enmienda.

33. El Sr. GANTEN (República Federal de Alemania) y el Sr. MUHEIN (Suiza) retiran también su propuesta.

*Párrafo 2*

34. El PRESIDENTE señala que la Comisión tiene ante sí dos enmiendas. Una de ellas (A/CONF.89/C.1/L.63) afecta a la redacción y será remitida al Comité de Redacción, y la otra (A/CONF.89/C.1/L.98) se refiere a una cuestión de fondo y va a ser presentada por la delegación austriaca, que es su autora.

35. El Sr. FUCHS (Austria) opina que un conocimiento de embarque en el que no se mencione que el porteador y el cargador están de acuerdo en que las mercancías se transportarán, o podrán ser transportadas, sobre cubierta es contrario a los usos del comercio y al espíritu y las intenciones del convenio, con el que se intenta crear una mayor seguridad en el comercio internacional. Además, el párrafo reduce el valor del conocimiento de embarque. Efectivamente, en el comercio internacional, si el conocimiento de embarque no precisa que unas mercancías se transportan sobre cubierta, se da por supuesto que se han transportado en la bodega. El tercero que se basara en esta presunción podría descubrir después que, en realidad, las mercancías se han transportado sobre cubierta. Y también las compañías de seguros pueden partir de supuestos falsos. Por lo tanto, es necesario que el transporte sobre cubierta se mencione en todos los casos en el conocimiento de embarque. Esto es lo que ha inducido a la delegación austriaca a proponer que se suprima la segunda frase del párrafo 2.

36. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) aprueba esta enmienda de la delegación austriaca, así como la otra de la misma delegación sobre el artículo 9 (véase A/CONF.89/8, párr. 139) en el sentido de que el porteador haga constar en el conocimiento de embarque que las mercancías se transportarán sobre cubierta cada vez que así suceda, y no solamente cuando lo hayan convenido el porteador y el cargador. Quizá esta idea debería figurar también en el artículo 15.

37. El Sr. BOOLELL (Mauricio) apoya la enmienda de Austria, pero quiere señalar, por si no se acepta esa enmienda, que la delegación de Mauricio comprueba con inquietud que no se menciona al consignatario en la última frase del párrafo 2. Esta laguna podría llevar a la conclusión de que el porteador puede invocar el acuerdo contra el consignatario, pero no contra un tercero.

38. El Sr. SEVON (Finlandia) estima que la segunda frase del párrafo 2 alude a un problema práctico. Se han redactado las disposiciones de modo que se apliquen únicamente a las relaciones entre el porteador y la persona con la que ha celebrado el contrato de transporte. Si hay que determinar si se ha concertado un acuerdo entre ambos para el transporte de las mercancías sobre cubierta, la carga de la prueba corresponde al porteador. Esta disposición no creará incertidumbre alguna en el comercio internacional. La delegación finlandesa lamentaría que se suprimiera la segunda frase del párrafo 2 y prefiere el texto que figura en el proyecto de convenio.

39. El Sr. MARCIANOS (Grecia) refiriéndose a la observación del representante de Mauricio, precisa que el porteador no puede invocar un acuerdo para el transporte sobre cubierta en contra del consignatario. Efectivamente, por "tercero", se entiende toda persona distinta del cargador y de la parte contratante.

40. El Sr. KERRY (Reino Unido) dice que no puede aprobar la modificación propuesta por Austria, ya que la segunda frase del párrafo 2 del artículo 9 da una solución práctica y razonable al problema que se plantea.

*Se levanta la sesión a las 11.30 horas.*

# 15a. sesión

**Jueves 16 de marzo de 1978, a las 15.05 horas**

*Presidente*: Sr. M. CHAFIK (Egipto).

A/CONF.89/C.1/SR.15

**Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 y Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/L.7, L.20, L.21, L.64, L.98, L.143, L.149)**

*Artículo 9* (continuación)

*Párrafo 2* (conclusión)

1. El PRESIDENTE invita a que se sigan haciendo observaciones sobre la enmienda de Austria tendiente a suprimir la segunda frase del párrafo 2 del artículo 9 (A/CONF.89/C.1/L.98).

2. El Sr. BYERS (Australia) dice que, aunque comprende las razones de la propuesta austriaca, cree que en la práctica dicha propuesta puede provocar un problema. El porteador no sabe si determinado contenedor va a ser transportado sobre cubierta o en bodega hasta que no se haya procedido a la carga o poco tiempo antes de ésta, es decir, cuando ya se hayan redactado los documentos de transporte. Es probable, por lo tanto, que el porteador exija que cada documento contractual lleve un endoso en virtud del cual un contenedor pueda ser transportado sobre cubierta, lo que puede suponer un gasto adicional. Mientras eso sea razonablemente posible, él no podrá aceptar la propuesta.

3. El Sr. DOUAY (Francia), que se opone a la enmienda de Austria, declara que su delegación considera absolutamente esencial mantener la segunda frase del párrafo 2. En la primera frase de dicho párrafo se establece la regla general de que la autorización para transportar mercancías sobre cubierta debe incluirse en el conocimiento de embarque. A esa regla general la segunda frase añade una disposición adicional que es necesaria, por cuanto esa autorización puede darse, no sólo en el conocimiento de embarque, sino también en otro documento posteriormente concertado entre cargador y porteador. La única forma de impedirlo sería modificar la primera frase para disponer que esa autorización podrá darse únicamente en el conocimiento. Eso sería, sin embargo, una limitación injustificada de la libertad de contratación. Es necesario, por consiguiente, prever los casos en que la autorización se da, no en el conocimiento de embarque, sino en un documento posterior. De ahí que la segunda frase imponga al porteador la carga de probar que está autorizado para transportar mercancías sobre cubierta. Para proteger a terceros, dispone también que una *res inter alios acta* – un acuerdo concertado entre el porteador y el cargador – no puede ser invocada contra un tercero que haya adquirido de buena fe el conocimiento de embarque; en otras palabras, contra un tercero que es ajeno a un acuerdo al que no se ha hecho referencia en el conocimiento de embarque u otro documento de transporte.

4. El Sr. MASSUD (Pakistán) opina que en la enmienda austríaca no se tiene en cuenta la relación que existe entre los párrafos 1 y 2 del artículo 9. En el párrafo 1 se establecen tres condiciones, cada una de las cuales autoriza al porteador para transportar mercancías sobre cubierta. El párrafo 2, en cambio, sólo se aplica cuando se da una de esas condiciones, a saber, la de que haya entre porteador y cargador un acuerdo en ese sentido. El orador no ve, por lo tanto, ninguna razón para suprimir la segunda frase del párrafo. Por otra parte, no hay tampoco ninguna razón para que un consignatario que se fía del conocimiento de embarque que, según el párrafo 6 del artículo 1, hace prueba del contrato, sufra un perjuicio porque en dicho conocimiento no se haga una declaración en el sentido de que las partes han convenido en el transporte de las mercancías sobre cubierta.

5. El Sr. SMART (Sierra Leona), que apoya la enmienda austríaca, dice que su delegación considera que si el tenedor de un conocimiento de embarque – instrumento cuasinegociable – transmite su interés a un tercero, éste debe gozar de todos los derechos que lleva consigo el conocimiento de embarque. El párrafo 2 en su forma actual haría, sin embargo, imposible que un tercero adquiriera esos derechos. En caso de que la Comisión decidiera mantener la segunda frase del párrafo 2, su delegación sugeriría que se modificara la última parte para poner bien de relieve que la palabra "adquirido" se refiere sólo a la adquisición por compra, no a la adquisición por donación o por cualquier otro modo.

6. El Sr. SUMULONG (Filipinas) cree que la segunda frase del párrafo 2 es contradictoria de la primera. En ésta se dispone, en efecto, que, cuando el porteador y el cargador convengan en el transporte de mercancías sobre cubierta, el porteador tiene la obligación de incluir en el conocimiento de embarque una declaración a tal efecto. La segunda frase dispone a su vez que, incluso cuando no se haya incluido esa declaración en el conocimiento de embarque, el porteador podrá probar que existía tal acuerdo. Esa incoherencia dejaría abierta la puerta a litigios, no sólo entre el porteador y el cargador, sino también entre el porteador y un tercero que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe y en la creencia de que la carga que ha comprado va a transportarse bajo cubierta. El orador apoya, por lo tanto, la enmienda austríaca.

7. El Sr. MacANGUS (Canadá) dice que a su delegación no le satisface tampoco el párrafo 2. La primera frase no está clara en cuanto al momento en que el porteador debe incluir en el conocimiento de embarque una declaración sobre el acuerdo relativo al transporte de las mercancías sobre cubierta; y la segunda podría ser interpretada en el sentido de que el porteador puede cumplir esa obligación incluyendo una declaración general entre las condiciones que ordinariamente aparecen en letra pequeña al dorso del conocimiento de embarque o del contrato de adhesión. Eso, a juicio de su delegación, privaría al cargador de una protección muy necesaria, razón por la cual la cláusula debería ser modificada para hacer constar claramente que, siempre que se convenga en el transporte de mercancías sobre cubierta, el porteador deberá incluir una declaración expresa en ese sentido en el conocimiento de embarque. Propone el orador, en consecuencia, que el final de la primera frase se modifique en la forma siguiente: "el porteador incluirá una declaración expresa a tal efecto en el conocimiento de embarque, o en otro documento que haga prueba del contrato de transporte, en el momento de su emisión". Es posible que la Comisión desee someter esa enmienda al Comité de Redacción.

8. El Sr. DIXIT (India) manifiesta que su delegación apoya los principios que informan el artículo 9 y no es, por lo tanto, partidaria de la enmienda austriaca. La primera frase del párrafo 1 se refiere al punto básico de que si, en virtud de acuerdo entre las partes, se transportan mercancías sobre cubierta, el porteador tiene la estricta obligación de hacerlo constar en el conocimiento de embarque. La segunda frase se refiere, a su vez, a la situación en la que se ha concertado un acuerdo, pero ese acuerdo no se ha hecho constar en el conocimiento de embarque. El orador apoya plenamente la idea que informa esa disposición; a saber, la de que, en tal caso, de haberse transmitido el conocimiento a un tercero que ha adquirido de ese modo derechos legales en su virtud, ese tercero no debe encontrarse en una situación en que pueda sufrir pédidas o ser perjudicado de alguna manera en desventaja suya.

9. El Sr. FUCHS (Austria) dice que, dado que la mayoría de la Comisión no es favorable a su enmienda, la retirará en favor de la enmienda del Canadá, en el entendimiento de que esta última será sometida al Comité de Redacción.

10. El Sr. CASTRO (México) declara que a él le parece que el contenido de la enmienda canadiense está ya incluida en la primera frase del párrafo 2 en su forma actual. Teme que cualquier intento de aclarar esa frase no sirva más que para oscurecer su sentido.

11. El Sr. AMOROSO (Italia), refiriéndose a la primera frase del párrafo 2, propone que las palabras "incluirá en el conocimiento de embarque" sean sustituidas por las palabras "deberá incluir en el conocimiento de embarque".

12. El PRESIDENTE, haciendo notar que no se formulan más observaciones, sugiere que se remita al Comité de Redacción el párrafo 2 del artículo 9, junto con las enmiendas del Canadá y de Italia.

13. *Así queda acordado.*

*Párrafos 3 y 4*

14. *Quedan aprobados los párrafos 3 y 4, que se remiten al Comité de Redacción.*

*Propuestas de nuevos párrafos*

15. El PRESIDENTE señala a la atención de la Comisión las propuestas de Grecia (A/CONF.89/C.1/L.7) y del Japón (A/CONF.89/C.1/L.20) de que se agreguen nuevos párrafos al artículo 9, e invita al representante del Japón a presentar su propuesta.

16. El Sr. TANIKAWA (Japón) dice que su delegación propone que se agregue un nuevo párrafo que comprenda los casos en que la pérdida, el daño o la demora en la entrega resulten de riesgos especiales propios de transporte. La carga de la prueba, en tales casos, recaería sobre el porteador. Señala que el párrafo 5 del artículo 5 contiene una disposición semejante con respecto a los animales vivos.

17. El Sr. MARCIANOS (Grecia) retira la propuesta de su delegación en favor de la propuesta japonesa que, en términos generales, se refiere a la misma cuestión.

18. El artículo 9 se refiere a los casos en que las mercancías se transportan ilegalmente sobre cubierta, pero no dice nada acerca del transporte legal de ese tipo. Es necesario, en particular, estipular que el porteador no será responsable del daño resultante de riesgos especiales propios de ese tipo de transporte. Por eso, su delegación estima que la propuesta japonesa, cuyos términos son muy acertados, debe ser incluida en el convenio.

19. El Sr. SANYAOLU (Nigeria) no ve la necesidad de incluir en el convenio el párrafo propuesto, cuyos términos figuran ya en el artículo 5 (Fundamentos de la responsabilidad). El porteador puede, en particular, ampararse en el párrafo 1 del artículo 5, que no impone una responsabilidad estricta, y al caso de negligencia de sus empleados o agentes se refiere el párrafo 7 del artículo 5.

20. El Sr. KERRY (Reino Unido) manifiesta que, aunque la propuesta japonesa no entraña ninguna cuestión de principio importante, su delegación estima que debe incluirse en el convenio. En el párrafo 5 del artículo 5 hay una disposición relativa a los riesgos inherentes al transporte de animales vivos y, si se omitiera una disposición semejante sobre los riesgos propios del transporte sobre cubierta, se correría el peligro de que los tribunales establecieran una diferencia entre esos dos tipos de transporte.

21. El Sr. SMART (Sierra Leona) se opone a la propuesta japonesa, conviniendo en que esa cuestión está ya resuelta por el artículo 5 y en que no hay, por consiguiente, necesidad de incluir una referencia específica como la propuesta.

22. El Sr. MASSUD (Pakistán) dice que en la propuesta se confunden dos cuestiones. Básicamente, el hecho de que el transporte de mercancías sobre cubierta suponga un riesgo adicional no tiene nada que ver con los criterios de determinación de la responsabilidad. En el caso del transporte sobre cubierta, el porteador sólo será responsable, con arreglo al párrafo 1 del artículo 5, en la medida en que no haya adoptado "todas las medidas

razonablemente necesarias para evitar el hecho y sus consecuencias". Cualquier otro riesgo adicional recae sobre el cargador, no sobre el porteador. El orador no ve por consiguiente, la necesidad de la propuesta, que no puede, por lo tanto, apoyar.

23. El Sr. BYERS (Australia) opina que la propuesta introduciría un régimen especial para toda la carga sobre cubierta. No está de acuerdo con la analogía que se pretende establecer entre la carga sobre cubierta y el transporte de animales vivos. El efecto de la primera frase de la propuesta sería, a juicio de su delegación, exonerar al porteador de responsabilidad cuando la pérdida resultare de riesgos especiales propios del transporte sobre cubierta. La segunda frase, a su vez, dispone que, para que el porteador quede así exonerado de responsabilidad, no será necesario que pruebe que el daño fue en realidad causado por esos riesgos, sino simplemente que puede haberlo sido, a menos que se pruebe – probablemente por el cargador – que la pérdida, daño o demora se deben a negligencia del porteador. La propuesta entraña, por consiguiente, un cambio radical en cuando al sistema que, acerca de la carga de la prueba, se establece en el párrafo 1 del artículo 5. Con arreglo a ella, en efecto, se exoneraría de responsabilidad al porteador que demostrara la posibilidad de que el daño se ha debido a los riesgos especiales y se impondría al cargador la carga de una prueba que él no está en realidad en condiciones de aportar. Eso es completamente contrario a los conceptos básicos del artículo 5, y a su delegación le es imposible aceptar la propuesta.

24. El Sr. STURMS (Países Bajos) dice que su delegación apoya la propuesta y hace suya la idea en que se basa, de que, en lo que se refiere a la carga sobre cubierta, debe invertirse la distribución de la carga de la prueba. Puede encontrarse una disposición semejante en los artículos 17 y 18 de la Convención sobre el contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, de 1956[1].

25. El Sr. DUDER (Liberia) se pregunta si el párrafo adicional propuesto por la delegación japonesa se basa en la idea de que puedan aplicarse fletes más bajos en caso de acuerdos especiales para el transporte de contenedores especiales sobre cubierta, puesto que los acuerdos especiales son diferentes del transporte de carga sobre cubierta con arreglo a la práctica normal del comercio. En condiciones normales de transporte sobre cubierta en contenedores, los fletes serían los mismos que para la carga de bodega. A juicio de su delegación, no debe aplicarse un régimen distinto a cada una de esas dos formas de transporte.

26. El Sr. DIXIT (India) dice que su delegación no puede apoyar la propuesta japonesa, puesto que los fundamentos de la responsabilidad están ya regulados en su totalidad en el artículo 5.

27. El Sr. WAITITU (Kenya) opina que el régimen establecido en el proyecto de la CNUDMI es favorable al porteador y que el propuesto párrafo adicional sólo serviría para aumentar el desequilibrio. La cuestión está, en todo caso, adecuadamente regulada en otras disposiciones, entre ellas en el párrafo 1 del propio artículo 9.

28. El Sr. MONTGOMERY (Canadá) dice que su delegación se opone a la propuesta del Japón. En general, si un porteador de carga sobre cubierta viola las disposiciones expresamente convenidas, su responsabilidad no debe admitir excusa por lo que a los riesgos específicos de ese transporte se refiere. Las disposiciones generales del artículo 5 deberían ser suficientes para regular los casos en que se dan los riesgos normales del transporte y el porteador no puede probar que ha tomado todas las medidas razonables de protección.

29. El Sr. FILIPOVIĆ (Yugoslavia) declara que su delegación apoya la adopción de la propuesta del Japón, por estimar que el párrafo adicional añadiría algo nuevo al convenio, en armonía con las disposiciones de otros instrumentos vigentes, no sólo en materia de transportes por carretera, como ha señalado el representante de los Países Bajos, sino también en cuanto al transporte por ferrocarril. En el caso de un incidente relativo a mercancías transportadas sobre cubierta, la carga de probar que ese incidente no es atribuible a riesgos propios de ese tipo de transporte recae sobre el cargador, y si la Conferencia está de acuerdo sobre ese punto, la cuestión debe exponerse explícitamente en el nuevo convenio.

30. A petición del Sr. TANIKAWA (Japón), el PRESIDENTE invita a la Comisión a votar sobre el párrafo cuya adición se propone al artículo 9 y cuyo texto se reproduce en el documento A/CONF.89/C.1/L.20.

31. *Por 48 votos contra 10 y 5 abstenciones, queda rechazado el proyecto de párrafo adicional al artículo 9.*

*Artículo 10*

*Párrafo 1*

32. El Sr. DIXIT (India) dice que la enmienda de su delegación (A/CONF.89/C.1/L.143), tendiente a añadir una frase después de la primera frase del párrafo 1 del artículo 10, tiene simplemente por objeto precisar que el contrato entre el porteador y el porteador efectivo debe concertarse más o menos a tenor del contrato entre el porteador y el cargador.

33. El Sr. STURMS (Países Bajos) dice que, a juicio de su delegación, la enmienda de la India supone más que una simple cuestión de redacción. La propuesta no es compatible con el concepto que tiene su delegación del porteador efectivo, según se define en el párrafo 2 del artículo 1. En los casos en que hay una cadena de fletamentos consecutivos por tiempo y por viajes, la persona que realmente efectúa el transporte no es parte en el contrato con el porteador contratante. La base del contrato entre el porteador y el porteador efectivo queda debidamente indicada en el párrafo 2 del artículo 1; por consiguiente, la delegación de los Países Bajos no puede aceptar la enmienda.

34. El Sr. MUCHUI (Kenya) afirma que su delegación estima que la enmienda de la India plantea una cuestión de fondo interesante. Parece un intento de evitar el tipo de situación en la que un porteador, al celebrar con un porteador efectivo un contrato más restrictivo que el

[1] Naciones Unidas, *Recueil des Traités*, vol. 399, pág. 189.

contrato entre el porteador y el cargador, se ingenia para conseguir una limitación de la responsabilidad que, de otra manera, no habría obtenido en virtud de la segunda frase actual del párrafo 1 del artículo 10. Ahora bien, la delegación de Kenya piensa que un medio mejor de lograr el objetivo perseguido por la enmienda de la India sería ampliar la segunda frase actual de modo que se previera que la expresión "ejercicio de sus respectivas funciones" tuviese, en relación con los empleados y agentes del porteador efectivo, el mismo significado que en relación con los del porteador.

35. El Sr. SMART (Sierra Leona) conviene en que la enmienda de la India toca una cuestión de fondo. La relación contractual entre un porteador y un porteador efectivo no se ha aclarado en el proyecto de convenio, y por ese motivo su delegación vería con agrado que se incluyese una nueva frase, después de la primera frase del párrafo 1 del artículo 10. Sin embargo, preferiría que la redacción fuese distinta de la sugerida por la delegación de la India y propone que la frase añadida diga lo siguiente: "Se considerará que el porteador efectivo es parte en el contrato de transporte por lo que concierne a su ejecución de ese contrato."

36. El Sr. DIXIT (India) dice que los debates celebrados en la CNUDMI en el Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre reglamentación internacional del transporte marítimo han puesto de manifiesto que la idea de que en el futuro convenio se disponga que el cargador puede hacer responsable al porteador o al porteador efectivo en virtud de un contrato de transporte cuenta con un decidido apoyo y que hay interés en evitar situaciones en las cuales el porteador efectivo no conozca las condiciones concretas del contrato entre el porteador y el cargador y, por consiguiente, no esté plenamente informado de sus propias responsabilidades. La enmienda de la India tiene únicamente por objeto hacerse eco de esas inquietudes y no dará lugar a ningún conflicto de obligaciones.

37. La delegación de la India puede aceptar que la frase quede redactada conforme a la variante propuesta por el representante de Sierra Leona si la Comisión así lo prefiere.

38. El Sr. MUCHUI (Kenya) dice que también su delegación puede aceptar la enmienda oral propuesta por el representante de Sierra Leona.

39. El Sr. KERRY (Reino Unido) dice que, a juicio de su delegación, el efecto del artículo 10 es imponer una responsabilidad al porteador efectivo, aunque no haya una relación contractual entre el porteador efectivo y el cargador. Por consiguiente, no considera necesario indicar, como sugiere el representante de Sierra Leona, que el porteador efectivo se considerará parte en el contrato de transporte; en realidad, esa indicación podría ser incluso peligrosa. Sugiere que la enmienda se transmita al Grupo de Trabajo Especial, que podrá determinar si tiene consecuencias de fondo que no sean convenientes.

40. El Sr. SMART (Sierra Leona) quiere dejar bien sentado que su enmienda no apunta a convertir al porteador efectivo en parte en el contrato de transporte, como parece creer la delegación del Reino Unido, sino que se refiere a la ejecución por el porteador efectivo del contrato de transporte, durante la cual se le tendrá por parte en el contrato. No es en modo alguno la misma cosa.

41. El Sr. CASTRO (México) señala que su delegación quiere que quede bien claro el objeto exacto de la enmienda de Sierra Leona. Si su intención es proteger el derecho del porteador efectivo a limitar su responsabilidad a la parte del contrato que él mismo realiza, la delegación de México la apoyará, pues está muy interesada en proteger los intereses del porteador efectivo. Sin embargo, de hecho la enmienda parece volver a abrir el debate sobre el artículo 10 en su totalidad, a pesar de que, según lo entiende su delegación, se ha llegado a un acuerdo sobre el hecho de que el contrato de transporte se celebra entre dos partes únicamente, a saber, el porteador y el cargador, y de que el porteador efectivo representa una prolongación natural del porteador impuesta por las condiciones del transporte marítimo y no debe considerársele circunscrito a un contrato determinado. En ciertos casos, un porteador puede delegar parte de su responsabilidad en un subcontratista, el cual, a su vez, puede traspasar parte de ella a un porteador efectivo quien, a su vez, puede traspasar otra parte a un segundo porteador efectivo. En esos casos, habrá que celebrar una serie de contratos, a menos que, para los efectos del contrato de transporte, el porteador efectivo sea equiparado al porteador principal. La cuestión es muy delicada y no puede decidirse a la ligera.

42. El Sr. NILSSON (Suecia) señala que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 28 del reglamento, normalmente las propuestas deben ser presentadas por escrito, y no son discutidas sin que se hayan distribuido copias de ellas a todas las delegaciones a más tardar la víspera de la sesión. Vista la complejidad de los artículos 10 y 11 en general, y de la propuesta de Sierra Leona en particular, el orador espera que ese artículo del reglamento se aplicará en el caso presente.

43. El Sr. SMART (Sierra Leona) dice que, inicialmente, su delegación no tenía la intención de presentar una propuesta formal, sino que deseaba sencillamente aclarar la propuesta de la India que la Comisión tiene ante sí. Por lo demás, conviene recordar que de todos modos en la presente Conferencia ha habido casos en que se han autorizado propuestas orales.

44. El Sr. KHOO (Singapur), apoyado por la Sra. YUSOF (Malasia), el Sr. MUCHUI (Kenya), el Sr. MacANGUS (Canadá) y el Sr. QUARTEY (Ghana), subraya la necesidad de aplicar con flexibilidad el artículo 28 del reglamento con miras a acelerar los trabajos de la Conferencia.

45. El Sr. MALELA (Zaire) coincide con el representante de Suecia en que las delegaciones necesitan más tiempo para examinar las propuestas relativas al párrafo 1.

46. El PRESIDENTE sugiere que las delegaciones de la India, Kenya y Sierra Leona, en consulta con el Secretario Ejecutivo de la Conferencia, traten de preparar un texto común para distribuirlo a la Comisión al día siguiente, cuando se reanude el debate sobre el párrafo 1 del artículo 10.

47. El Sr. MALLINSON (Reino Unido) desea formular unas cuantas observaciones para facilitar la tarea de las tres delegaciones a las que se ha pedido que presenten una propuesta común. Su delegación entiende que la finalidad de la propuesta de la India es obligar al porteador contratante a que informe al porteador efectivo acerca de si el contrato celebrado se rige o no por las disposiciones del Convenio, y que la delegación de la India quedaría satisfecha si se incluyese una disposición al efecto. Ahora bien, el porteador, al firmar el contrato de transporte, no está en condiciones de decir si el Convenio se aplica realmente a ese contrato, ya que quizá se prevea un puerto de descarga facultativo que no se conocerá hasta que se haya utilizado efectivamente.

*Párrafo 2*

48. El Sr. TANIKAWA (Japón) dice que la enmienda de su delegación acerca del párrafo 2 del artículo 10 (A/CONF.89/C.1/L.21) es puramente de forma y que no es necesario que la Primera Comisión la examine.

49. El Sr. MacANGUS (Canadá) dice que su delegación no está convencida de que la enmienda del Japón sea puramente de forma. Por el contrario, cree que introduce un cambio de fondo en la calidad de las partes en un contrato de transporte.

50. El Sr. DOUAY (Francia) indica que la enmienda del Japón parecía inofensiva a primera vista, pero, como el porteador es responsable de la totalidad del transporte de las mercancías, en tanto que el porteador efectivo sólo responde del transporte realizado por él, la adición de la frase propuesta por el Japón tendrá por efecto hacer también responsable al porteador efectivo del resto del transporte. Por consiguiente, la adición propuesta entraña una contradicción y tiene consecuencias peligrosas, pues el porteador efectivo no puede responder en la misma medida que el porteador, salvo por un tramo determinado del transporte.

51. El Sr. NIANG (Senegal) y la Sra. YUSOF (Malasia) dicen que sus delegaciones no pueden apoyar la enmienda propuesta, porque puede dar origen a controversias y a errores de procedimiento en caso de reclamación.

52. El Sr. MALELA (Zaire) concuerda con la opinión de los oradores precedentes respecto de la enmienda del Japón, que no haría sino inducir a confusiones en la interpretación del presente texto. Es necesario indicar claramente las funciones del porteador efectivo. No puede considerársele una de las partes en el contrato de transporte con el cargador, pues ese contrato lo celebran únicamente el cargador y el porteador principal para el transporte de las mercancías hasta el puerto de entrega.

53. El Sr. M'BAH (República Unida del Camerún) señala que es importante tener en cuenta los aspectos prácticos del contrato de transporte y los casos en que intervendrá un porteador efectivo. Un porteador efectivo puede intervenir en dos casos: el de un fletamento parcial y el de un transbordo de mercancías. En el primer caso, el contrato de transporte celebrado entre el armador y el cargador representado por el conocimiento de embarque se transfiere del porteador al porteador efectivo. En el caso de un transbordo cuando, por ejemplo, el porteador no tiene posibilidad de entrar en el puerto para hacer él mismo la descarga, el conocimiento, que representa el contrato de transporte, se transfiere igualmente al porteador efectivo, junto con las mercancías. El cargador no puede invocar la responsabilidad jurídica del porteador efectivo si hay pérdida o daño, pues en todos los casos éste sólo actúa en nombre del porteador, que ha firmado el contrato de transporte con el cargador.

54. El Sr. MEGHJI (República Unida de Tanzania) puntualiza que, al principio, su delegación estimaba que la propuesta del Japón era una enmienda de pura forma y se opuso a ella porque complicaba un asunto que quedaba resuelto en la definición de porteador efectivo del proyecto de convenio. Su delegación acepta ahora las razones expuestas por la delegación de Francia para considerar que se trata de una enmienda de fondo, y se opone a ella por esas razones también.

55. El PRESIDENTE dice que, como la enmienda del Japón (A/CONF.89/C.1/L.21) parece no recibir apoyo alguno, entenderá que queda rechazada. Invita a la Comisión a que examine la enmienda de los Estados Unidos al párrafo 2 (A/CONF.89/C.1/L.64).

56. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) señala que, con la presentación de su enmienda al párrafo 2, su delegación sólo se proponía aclarar que no se excluye al porteador efectivo de las excepciones y límites de responsabilidad previstos para el porteador. La delegación de los Estados Unidos consideraba que su propuesta era una enmienda de forma, pero habida cuenta del debate en torno de la enmienda del Japón, a la que la enmienda de los Estados Unidos se asemeja mucho, comprende que ciertas delegaciones pueden considerar que se trata de una cuestión de fondo y que, por consiguiente, no es aceptable para ellas.

57. El Sr. SELVIG (Noruega) dice que su delegación juzga superflua la enmienda de los Estados Unidos. No querría que se aceptara la propuesta, porque podría despertar dudas acerca de las disposiciones existentes, en las que queda claramente establecido que el convenio se aplicará para la determinación de la responsabilidad del porteador efectivo o, en otras palabras, que le serán aplicables tanto las responsabilidades como las excepciones y límites de responsabilidad previstos en el convenio.

58. El Sr. MacANGUS (Canadá) señala que su delegación teme que, desde el punto de vista de los posibles intereses del cargador, una estipulación en virtud de la cual las excepciones y límites de responsabilidad previstos respecto del porteador sean también aplicables al porteador efectivo puede hacer que un tribunal que conozca de una reclamación a ese respecto infiera que las disposiciones acerca de la responsabilidad previstas en el convenio no son aplicables al porteador efectivo. Vista esa posibilidad, la delegación del Canadá no puede aceptar la enmienda.

59. El Sr. MARCIANOS (Grecia) conviene con el representante de Noruega en que el objeto de la enmienda de los Estados Unidos está ya previsto en el texto actual del proyecto de convenio, pero estima que puede ser útil insertar la enmienda para mayor claridad. La cuestión planteada por la delegación del Canadá también está prevista en el proyecto de convenio, según el cual el

porteador efectivo responde por la parte del transporte realizada por él.

60. El Sr. MALLINSON (Reino Unido) también está de acuerdo con el representante de Noruega. La inserción de la frase propuesta puede tener el efecto desafortunado de suscitar dudas respecto del significado de las palabras "responderá, de conformidad con las disposiciones del presente convenio" que figuran en el texto del proyecto.

*Se levanta la sesión a las 18.05 horas.*

# 16a. sesión

**Jueves 16 de marzo de 1978, a las 19.35 horas**

*Presidente*: Sr. M. CHAFIK (Egipto).

A/CONF.89/C.1/SR.16

**Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículos sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 y Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.64, L.90, L.130, L.142, L.148)**

*Artículo 10* (continuación)

*Párrafo 2*

1. El Sr. HONNOLD (Estados Unidos de América) explica que la enmienda que había presentado al párrafo 2 del artículo 10 (A/CONF.89/C.1/L.64) tenía por objeto precisar los límites respectivos de la responsabilidad del porteador y del porteador efectivo, pero, teniendo en cuenta las observaciones hechas por las delegaciones y para no demorar los trabajos de la Comisión, retira su propuesta.

2. El PRESIDENTE invita a los miembros de la Comisión a examinar la enmienda de Australia (A/CONF.89/C.1/L.142).

3. El Sr. BYERS (Australia) al presentar su enmienda, hace observar que el texto actual del párrafo 2 del artículo 10 presenta ambigüedades con respecto a la definición que se da del porteador efectivo en el párrafo 2 del artículo 1. Según ese párrafo, en efecto, por porteador efectivo se entiende toda persona a quien el porteador haya encomendado la realización del transporte de mercancías, o de parte del transporte, así como cualquier otra persona a quien se haya encomendado esa realización. Ahora bien, el texto del párrafo 2 del artículo 10 insiste en el hecho de que el porteador efectivo es responsable del transporte realizado por él, y parece desprenderse de ello que, cuando el transporte no ha sido realizado enteramente por el porteador efectivo, por ejemplo en caso de avería, éste podría ser exonerado de su responsabilidad, incluso si el acontecimiento se ha producido mientras las mercancías se hallaban bajo su custodia. Además, sería difícil determinar las circunstancias que hayan impedido la realización del transporte y el grado de la realización parcial. Para evitar esas dificultades, el representante de Australia ha sugerido que se sustituyan las palabras "realizado por él" por las palabras "que se le haya encomendado".

4. El PRESIDENTE dice que si se trata de ajustar el texto del párrafo 2 del artículo 10 al de la definición del porteador efectivo que figura en el artículo primero, esa cuestión podría quizás confiarse al Comité de Redacción.

5. El Sr. KHOO (Singapur) pregunta si las observaciones del representante de Australia pueden aplicarse a la segunda frase del párrafo 1, en el que se trata del "transporte que realice el porteador efectivo".

6. El Sr. BYERS (Australia) dice que esta cuestión es pertinente desde el punto de vista lógico, pero señala que el párrafo 1 se sitúa en una óptica diferente, puesto que se trata de la responsabilidad del porteador respecto del porteador efectivo. La delegación australiana se refiere más especialmente a la responsabilidad que incumbe al porteador efectivo, y su enmienda tiene por objeto precisar los casos en los cuales se incurre en esta responsabilidad.

7. El Sr. DOUAY (Francia) estima que la cuestión no es muy importante. Ciertamente, según los términos de la definición del párrafo 2 del artículo 1, por porteador efectivo se entiende la persona a quien el porteador encomiende la realización del transporte o una parte del mismo, pero si su responsabilidad entra en juego, es evidente que no es solamente por el transporte que se ha previsto, sino por el que ha sido realizado. En algunos casos la palabra "encomendado" puede incluso dar lugar a ambigüedades. Así, si el porteador encomienda una parte del transporte al porteador efectivo y éste realiza no solamente la parte del transporte que le ha sido encomendado, sino una parte suplementaria, cabe preguntarse si, en la hipótesis de que la enmienda del representante de Australia fuera aceptada, contraería responsabilidad por la parte suplementaria de transporte que ha realizado. Por consiguiente, es preferible tomar en consideración el transporte efectivamente realizado en vez del que inicialmente se ha encomendado al porteador efectivo, que puede haber cambiado en virtud de circunstancias imprevistas. El Sr. Douay se pronuncia por el mantenimiento del texto actual.

8. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) estima que el porteador efectivo es responsable de las mercancías que le han sido encomen-

dadas, aun cuando no haya realizado el transporte. La enmienda de Australia corresponde al objetivo del párrafo 2 del artículo 10, que precisa y mejora, y el representante de la Unión Soviética la apoya.

9. El Sr. TANIKAWA (Japón) estima que el párrafo 2 del artículo 10 se refiere exclusivamente al transporte que ha sido realizado y que la enmienda de Australia desvirtuaría su sentido. En consecuencia, no puede apoyarla.

10. El Sr. SANYAOLU (Nigeria) apoya el punto de vista del representante de Australia. No obstante, la enmienda propuesta no abarca más que el caso de omisión y no aquellos en que se trata de un acto realizado y, para tener en cuenta todas las situaciones, el representante de Nigeria propone el siguiente texto: "que le ha sido encomendado o que ha sido realizado por él".

11. El Sr. HONNOLD (Estados Unidos) reconoce con el representante de Australia que el párrafo 2 carece de precisión, pero estima que corresponde al Comité de Redacción efectuar los ajustes necesarios. Quizá podrían reemplazarse las palabras "realizado por él" por las palabras "del cual se ha encargado".

12. El Sr. Gueiros (Brasil) puede aceptar una u otra de las enmiendas que han sido presentadas, o incluso la propuesta de Nigeria, aunque prefiere el texto inicial. Las diversas propuestas podrían enviarse al Comité de Redacción.

13. El Sr. KHOO (Singapur) no tiene inconveniente en aceptar la enmienda de Australia, que es útil porque puntualiza la responsabilidad del porteador efectivo. No coincide con la interpretación que ha dado al párrafo 2 el representante del Japón. El porteador efectivo es responsable de las mercancías a partir del momento en que le han sido encomendadas, haya o no realizado el transporte.

14. El Sr. GONDRA (España) estima que la modificación propuesta por Australia va más lejos que una simple cuestión de redacción. La enmienda permite armonizar mejor el texto del párrafo 2 con el del párrafo 2 del artículo 1 y abarca todos los casos de responsabilidad que incumben al porteador efectivo. El representante de España es, pues, partidario de esa enmienda.

15. El Sr. VINCENT (Sierra Leona) estima que convendría precisar los objetivos del párrafo 2 del artículo 10 antes de examinar la enmienda de Australia. Cuando se hayan aclarado todas las dudas, podría remitirse el texto de la enmienda al Comité de Redacción para su elaboración.

16. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) reconoce el mérito de la propuesta de Australia, que ajusta el texto del párrafo 2 al de la definición de porteador efectivo y amplia las obligaciones de éste. Sin embargo, piensa, al igual que el representante de los Estados Unidos, que esta propuesta debiera remitirse al Comité de Redacción.

17. El Sr. GRONFORS (Suecia) dice que la delegación sueca suscribe las observaciones formuladas por el representante del Japón. Se trata, en efecto, de establecer la responsabilidad mancomunada del porteador efectivo y de todos los subcontratistas a los cuales aquél podría recurrir para realizar una parte del transporte. El párrafo 2 se funda en el principio de que el porteador efectivo es el responsable si el transporte no se realiza; no tiene por objeto prever una serie de subcontratistas que serían responsables por el solo hecho de que les haya sido encomendado una parte del transporte. En este sentido, el representante de Suecia estima que el texto actual del proyecto de convenio es perfectamente claro y que es preferible a la enmienda de Australia.

18. El Sr. MALLINSON (Reino Unido) comprende el deseo que ha guiado al representante de Australia de armonizar las disposiciones del párrafo 2 del artículo 10 con las de la definición de porteador efectivo, pero está de acuerdo con las observaciones formuladas por los representantes del Japón y Suecia. En efecto, si se admite que el porteador efectivo a quien se ha encomendado una parte del transporte es responsable, aunque no realice esta parte del transporte, esto destruye el principio esencial del párrafo que se examina, que tiene por objeto establecer la responsabilidad del porteador efectivo en todos los casos, aun cuando las mercancías se pongan bajo la custodia de otro porteador efectivo, lo que constituye una protección para el cargador cuando haya pérdidas o daños. No es necesario extender esta responsabilidad a los casos en que el porteador efectivo no ha realizado la parte del contrato que le ha sido encomendada. En efecto, en este caso, parece que es el porteador, que ha concertado el contrato y que es responsable de la totalidad del viaje, a quien corresponde dirigirse contra el porteador efectivo.

19. Si la intención de Australia no es hacer al porteador efectivo responsable de la parte del transporte que no ha realizado, el representante del Reino Unido puede acceder a que la enmienda se remita al Comité de Redacción, pero estima que no procede ir más lejos que el texto actual.

20. El Sr. MEGHJI (República Unida de Tanzania) señala que la definición de porteador efectivo hace intervenir a la vez la noción de realización del transporte de mercancías y la de la tarea encomendada al porteador efectivo. Es conveniente plasmar estas nociones en el párrafo 2 del artículo 10 previendo a la vez dos posibilidades: 1) el porteador efectivo no ha realizado el transporte que se le ha encomendado; 2) lo ha realizado, pero las mercancías han sufrido una pérdida o un daño de los cuales él es responsable. En consecuencia, la expresión propuesta en la enmienda de Australia debiera añadirse al texto actual, pero las palabras "realizado por él" no debieran suprimirse. Por otra parte, la Comisión debiera estudiar más detenidamente los problemas de responsabilidad que pudieran plantearse en el marco de los contratos o del convenio cuando varios porteadores efectivos han realizado, cada uno, una parte del transporte.

21. El Sr. DIXIT (India) hace notar que las obligaciones del porteador efectivo se desprenden del contrato concertado con el porteador, como se indica en el párrafo 1. Ahora bien, en la primera frase de este párrafo, la realización del transporte "se encomienda" al porteador efectivo, mientras que en la segunda frase, se trata de la parte del transporte "realizada" por el porteador efectivo. Estas dos expresiones debieran recogerse en el párrafo 2, como han señalado algunas delegaciones, habida cuenta de que la responsabilidad solamente interviene cuando el porteador efectivo ha realizado la parte del contrato que se había comprometido a ejecutar.

De todos modos, el representante de la India no puede aceptar la enmienda de Australia tal como se ha propuesto.

22. El Sr. WAITITU (Kenya) estima que la enmienda de Australia es interesante por cuanto concilia el texto del párrafo 2 del artículo 10 con la definición de porteador efectivo; con todo, sería preferible remitirla al Comité de Redacción a fin de que la examine teniendo en cuenta las sugerencias formuladas por las delegaciones.

23. El Sr. SELVIG (Noruega) señala que de los debates se desprende que la enmienda de Australia plantea una cuestión de fondo y que, por consiguiente, la Comisión debe tomar una decisión a este respecto. Como ha indicado el representante de la India, el principio de base sobre el que se fundamenta el párrafo 2 del artículo 10 es que el porteador efectivo es la persona que tiene a su cargo las mercancías y que es responsable en el caso de que éstas sufran pérdidas o daños. Esta idea se expresa más claramente en el párrafo 2 del artículo 11, en el que se dice que el porteador efectivo es responsable por las pérdidas, los daños o la demora en la entrega causados por un hecho ocurrido mientras las mercancías estén a su cargo. Por consiguiente, si el texto actual del párrafo 2 del artículo 10 crea dificultades, existe la posibilidad de remitirse a lo que indica el párrafo 2 del artículo 11. Antes que introducir en el texto las palabras "que se le haya encomendado", que darían lugar a ambigüedades, sería preferible remitir el texto del párrafo 2 del artículo 10 del proyecto al Comité de Redacción.

24. El Sr. YOUN (República de Corea) suscribe la opinión que ha expresado el representante del Japón, a la que se han adherido muchas delegaciones. Cita como ejemplo el caso de un portacontenedores que necesita los servicios de un buque auxiliar que no pertenece al propietario del navío principal; en este caso, el porteador efectivo debe estar en condiciones de concertar oportunamente un contrato con subcontratistas. Ahora bien, si se acepta la enmienda de Australia, sería difícil encontrar un subcontratista que quisiera encargarse de esta parte del transporte y esa cláusula operaría en definitiva en contra de los intereses del cargador en los países que no disponen de servicios para recoger las mercancías. El principio de la responsabilidad colectiva del porteador que ha celebrado el contrato y del porteador efectivo, tal como se expresa en el texto actual del párrafo que se examina, basta para garantizar la protección del cargador.

25. El Sr. NIANG (Senegal) estima que si el porteador es responsable de la totalidad del transporte y de la entrega de las mercancías que le hayan sido encomendadas por el cargador, es lógico que el porteador efectivo tenga las mismas responsabilidades en lo que atañe a la parte del transporte que él debe realizar, lo mismo que todos los subcontratistas de los cuales éste puede valerse en el curso del viaje sin que lo sepa el porteador contractual. Para prever esos aspectos, que pueden tener consecuencias importantes para el porteador contractual, el Sr. Niang considera conveniente que la responsabilidad del porteador efectivo entre en juego a partir del momento en que las mercancías le hayan sido encomendadas, como se propone en la enmienda de Australia.

26. El Sr. MAITLAND (Liberia) comparte el parecer del representante de Noruega. Según el párrafo 1 del artículo 10, el porteador es responsable de la totalidad del transporte, aunque la realización del transporte o de una parte de éste se haya encomendado a un porteador efectivo. De la redacción actual del artículo 10 se deduce claramente que el porteador efectivo solamente es responsable de la parte del transporte realizado por él. Ciertamente, la expresión "realizado por él" puede parecer poco afortunada; puede dar la impresión de que el porteador efectivo solamente es responsable cuando ha tomado a bordo las mercancías. Habría, pues, razones para modificar la redacción del párrafo 2. Pero la enmienda australiana entraña cierta confusión. La expresión "que se le haya encomendado" es todavía más difícil de comprender que la expresión "realizado por él", y no establece con precisión las obligaciones del porteador efectivo. La sugerencia del representante de la India tal vez aportaría un poco de claridad.

27. El Sr. GANTEN (República Federal de Alemania) tampoco puede apoyar la enmienda australiana, por las razones que ya han expuesto otras delegaciones. Señala que en su país se han levantado muchas voces contra los párrafos 2, 3 y 4 del artículo 10, a los que se considera inútiles. Con mayor razón, la delegación de la República Federal de Alemania no puede aceptar que se amplíe el alcance de una de estas disposiciones, resultado al que conduciría la enmienda australiana. En cuanto a la sugerencia del representante de la India, ésta no ayudaría mucho porque la definición de porteador efectivo, que figura en el párrafo 2 del artículo 1, ya reúne las dos nociones a que se refiere esta sugerencia. En definitiva, el Comité de Redacción podría intentar mejorar la redacción del párrafo 2, pero teniendo buen cuidado de no alterar el fondo.

28. El PRESIDENTE observa que algunas delegaciones consideran que la enmienda australiana se refiere a la redacción, mientras que otras estiman que atañe a la cuestión de fondo; las primeras son partidarias de esta enmienda, mientras que las otras se oponen. En estas condiciones, somete a votación la enmienda de Australia.

29. *Por 30 votos contra 22 y 7 abstenciones, queda rechazada la enmienda.*

30. *Queda aprobado el párrafo 2 del artículo 10 y se remite al Comité de Redacción.*

*Párrafo 3*

31. El PRESIDENTE señala que este párrafo no es objeto de ninguna enmienda o propuesta.

32. *Queda aprobado el párrafo 3 del artículo 10 y se remite al Comité de Redacción.*

*Párrafo 4*

33. El PRESIDENTE señala que este párrafo no es objeto de ninguna enmienda o propuesta.

34. El Sr. MacANGUS (Canadá) señala una aparente contradicción entre el párrafo 4 del artículo 10 y el

párrafo 7 del artículo 5. Habría que pedir al Comité de Redacción que viese si esta contradicción era involuntaria, y en su caso, que la corrigiese.

35. Refiriéndose al artículo 10 en su totalidad, el representante del Canadá desea formular una observación general cuya pertinencia se advertirá mejor todavía cuando la Comisión se ocupe del artículo 23. Varias delegaciones, principalmente las de la India y Sierra Leona, ya han insistido sobre el hecho de que el cargador o el consignatario pueden experimentar dificultades, habida cuenta de las relaciones que existen entre el porteador y el porteador efectivo, para determinar cuál es la persona responsable contra la cual puedan actuar judicialmente. Estas preocupaciones corresponden a un problema básico, el de las pequeñas cláusulas de cesión, o cláusulas que se refieren a la identidad del porteador, que figuran a veces en los conocimientos de embarque. En general, los cargadores tal vez no son tan desconfiados como deberían serlo cuando se formaliza un conocimiento de embarque. Confían en que todo el contrato será ejecutado de manera satisfactoria y sólo en caso de dificultad solicitan el parecer de asesores jurídicos; entonces es cuando a veces tienen ocasión de comprobar que la persona con la que pensaban haber celebrado el contrato se les escapa en virtud precisamente de ese contrato. Este problema puede ser muy grave para los cargadores y los destinatarios.

36. Si el representante del Canadá ha querido poner de relieve este problema con ocasión del examen del artículo 10, es porque esta disposición, habida cuenta de los párrafos 1 y 2 del artículo 1, puede permitir la adopción de esas cláusulas de cesión en los conocimientos de embarque. Pero es en el artículo 23 donde esta cuestión de fondo se deberá solucionar. Para tal efecto, la delegación canadiense piensa presentar una propuesta por escrito.

37. El PRESIDENTE observa que ningún representante desea hacer uso de la palabra sobre la aparente contradicción que señala el representante del Canadá entre el párrafo 4 del artículo 10 y el párrafo 7 del artículo 5. Propone que se aplace el examen del párrafo 4 del artículo 10 hasta el momento en que se conozca el resultado del ajuste global de que habría de ser objeto el artículo 5.

38. *Así queda acordado.*

*Párrafo 5*

39. El Sr. HONNOLD (Estados Unidos de América), presentando la enmienda de su delegación al párrafo 5 del artículo 10 (A/CONF.89/C.1/L.64), indica que simplemente tiene por objeto añadir una remisión al artículo 8. La mención en el párrafo 5 del artículo 10 de los "límites previstos en el presente Convenio" se refiere indudablemente a los límites de la responsabilidad enunciados en el artículo 6, a reserva de la eventual pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad a que se refiere el artículo 8. En consecuencia, la cuestión de una remisión al artículo 8 no es sino una cuestión de forma que podría confiarse al Comité de Redacción.

40. A juicio del Sr. SELVIG (Noruega), el punto de vista de la delegación de los Estados Unidos es ciertamente correcto, pero la modificación que propone es de fondo. Es verdad que no se puede limitar la responsabilidad del porteador en virtud de lo dispuesto en el artículo 6 si ha cometido una falta comprendida en las disposiciones del artículo 8. Ahora bien, como en este caso se puede ejercer una acción contra el porteador o el porteador efectivo, cabe preguntarse si la falta grave de uno de ellos priva al otro del derecho a la limitación de su responsabilidad. Ahora bien, éste es el resultado al que conduciría la modificación propuesta por la delegación de los Estados Unidos.

41. El Sr. HONNOLD (Estados Unidos de América) aclara que no es esa la intención de su delegación. Habría que modificar el párrafo 5 del artículo 10 de modo que no se llegase a ese resultado. Si se suprimiese el artículo 8, resultaría evidentemente inútil modificar el párrafo que se examina.

42. El Sr. GORBANOV (Bulgaria) no se opone a la enmienda de los Estados Unidos, pero estima que es inútil en vista de que en el párrafo 2 del artículo 10 se señala que el porteador efectivo contrae su responsabilidad de conformidad con las disposiciones del convenio, en especial las disposiciones de los párrafos 2 y 3 del artículo 7 y del párrafo 2 del propio artículo 8.

43. El Sr. SELVIG (Noruega) opina que la cuestión de la responsabilidad del porteador efectivo y de sus empleados y agentes es diferente de la que prevé la enmienda de los Estados Unidos. Por otra parte, el representante de Noruega opina que toda cuestión de fondo debe ser debatida por la Comisión y que sólo hay que remitir al Comité de Redacción las cuestiones de forma.

44. El Sr. BYERS (Australia) señala que la enmienda de los Estados Unidos, si se remite al Comité de Redacción, podría también plantear dificultades en cuanto al párrafo 4 del artículo 9.

45. El PRESIDENTE observa que ninguna delegación apoya la enmienda de los Estados Unidos. Declara que, de no haber objeciones, entenderá que la Comisión decide rechazarla.

46. *Así queda acordado.*

47. *Queda aprobado el párrafo 5 del artículo 10 y se remite al Comité de Redacción.*

*Párrafo 6*

48. El PRESIDENTE señala que este párrafo no es objeto de ninguna enmienda o propuesta.

49. *Queda aprobado el párrafo 6 del artículo 10 y se remite al Comité de Redacción.*

50. *Salvo el párrafo 4, queda aprobado el artículo 10 en su totalidad y se remite al Comité de Redacción.*

*Artículo 11*

51. El PRESIDENTE señala que la República Democrática Alemana y Canadá han propuesto enmiendas al artículo 11 en su conjunto. La Argentina, por su parte, ha presentado una enmienda que versa sobre algunas cuestiones de detalle pero que contiene un error.

52. El Sr. VOGEL (República Democrática Alemana), presentando la enmienda de su delegación (A/CONF.89/C.1/L.90), dice que tiene por objeto suprimir el

artículo 11 o modificarlo. En su forma actual ese artículo es contrario al concepto del conocimiento directo. La utilización del conocimiento directo está muy difundida pero, en virtud del artículo que se examina, el titular de tal conocimiento no estaría suficientemente protegido. Ahora bien, el Convenio debe, en especial, proteger los intereses del cargador y del titular de un conocimiento. Por lo demás, si se mantuviese en su forma actual, el artículo 11 estaría en contradicción con la legislación de muchos países.

53. El PRESIDENTE señala que la enmienda de Canadá (A/CONF.89/C.1/L.148) tiene por objeto la supresión pura y simple del artículo 11.

54. El Sr. Ray (Argentina) señala que, en virtud de una ley de su país, el porteador contratante y la persona que realiza la entrega de las mercancías son solidariamente responsables en caso de conocimiento directo, sin perjuicio de la responsabilidad del porteador efectivo por la parte del transporte que ha realizado. La enmienda de la Argentina (A/CONF.89/C.1/L.130) tiene por objeto ofrecer una solución intermedia entre la fórmula de la legislación argentina y la que se consigna en el artículo 11. En la hipótesis a que se refiere el párrafo 1 de esta disposición, el porteador estipula que no es responsable en caso de pérdida, daño o demora en la entrega que hayan sido causados por un hecho ocurrido cuando las mercancías estaban bajo la custodia del porteador efectivo; la solución, en tal caso, es que el porteador no emita un conocimiento directo. Si lo hace, tendrá que ser responsable de la totalidad del transporte, incluso si una parte de éste es realizado por un porteador efectivo.

55. En cuanto al error que se ha deslizado en la enmienda de Argentina, hay que corregirlo sustituyendo la última frase del nuevo párrafo 2 propuesto por el texto siguiente: "La responsabilidad del porteador y del que realice la entrega de las mercancías será solidaria."

56. El PRESIDENTE invita a las delegaciones a que indiquen únicamente si son partidarias de que se mantenga o de que se suprima el artículo 11.

57. El Sr. Sweeney (Estados Unidos de América) apoya las enmiendas de la República Democrática Alemana y del Canadá de que se suprima el artículo 11, y señala a la atención de la Comisión el pasaje del párrafo 1 que hace que este artículo sea inaceptable para su delegación; se trata de las palabras "el contrato podrá estipular asimismo que el porteador no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que hayan sido causados por un hecho ocurrido cuando las mercancías estaban bajo la custodia del porteador efectivo". Esta exención de responsabilidad del porteador es inaceptable, pues cuando un porteador anuncia que va a realizar un transporte y percibe el flete correspondiente, debe asumir la responsabilidad por la totalidad de ese transporte.

58. Al parecer, la delegación de la Argentina ha seguido en su enmienda un razonamiento muy semejante. Sea como fuere, la delegación de los Estados Unidos no puede aceptar la inclusión de una cláusula de exención de responsabilidad en el conocimiento. Por lo tanto, pide encarecidamente que se suprima el artículo 11. Si, a pesar de ello la Comisión decidiera mantener este artículo, la delegación de los Estados Unidos propondría una enmienda al texto, con objeto de evitar que el cargador tuviera que ponerse a buscar a un porteador fantasma en caso de repetición.

59. El Sr. SIMS (Canadá) es partidario de la supresión total del artículo 11, que, a su juicio, anula las ventajas importantes del artículo 10 sin aportar en cambio ventajas efectivas, incluso con la disposición del artículo 2, cuyo interés es, de hecho, ilusorio. El artículo 11 podría abrir el camino a una práctica peligrosa en virtud de la cual, para eludir la responsabilidad enunciada en el artículo 10, el porteador se dirigiría a porteadores efectivos, privando así al cargador de la protección del artículo 10. La delegación de Canadá juzga infundado el argumento de que la supresión del artículo 11 incitaría a los porteadores a rechazar los contratos de transporte cuando haya transbordo, y lo que impediría a los cargadores expedir mercancías en ciertas regiones del mundo. De hecho, en ese caso los cargadores recurren a sus relaciones en los círculos comerciales y a sus agentes.

60. El Sr. NSAPOU (Zaire) dice que, en la forma en que está actualmente redactado, el artículo 11 parece sugerir que intervienen tres personas diferentes: el porteador, una "persona designada" y el porteador efectivo. El orador pide aclaraciones al respecto.

61. El Sr. CASTRO (México) desearía que se suprimiese el artículo 11, pues ofrece al porteador la posibilidad de librarse de la responsabilidad enunciada en el artículo 10 incluyendo en el contrato de transporte una cláusula de exención. Suscribe las razones expuestas por las otras delegaciones que han pedido la supresión de este artículo.

62. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) se pronuncia a favor del mantenimiento del artículo 11 tal como figura en el proyecto de la CNUDMI, porque su supresión desalentaría a los porteadores y sería un obstáculo para el desarrollo del comercio mundial.

63. El Sr. TANIKAWA (Japón) hace notar que la práctica del transporte directo es favorable al cargador, quien pide la emisión de un conocimiento directo para disponer de un documento de comercio negociable que le permita recuperar sumas de dinero. Si se suprime el artículo 11, se privará al cargador de una ventaja indiscutible. Por consiguiente, el Japón es partidario de que se mantenga.

64. El Sr. DIXIT (India) pide la supresión del artículo 11 por las razones expuestas por el Canadá y los Estados Unidos de América.

65. El Sr. MALLINSON (Reino Unido) comparte la opinión de la URSS y del Japón: el artículo 11 debe mantenerse, pues favorece los intereses del cargador. Hace notar que los artículos 10 y 11 son complementarios. El artículo 10 se refiere a los casos en que se emite un conocimiento ordinario y en que el porteador es, por consiguiente, responsable en todas partes y en todas las circunstancias. En cambio, en el artículo 11 se prevé una situación enteramente distinta, en la que el porteador, aun cuando él mismo no pueda ejecutar la totalidad del transporte, emite un conocimiento directo que será de gran utilidad para el

cargador desde el punto de vista comercial. Así, pues, hay que dejar al porteador la posibilidad de liberarse de la responsabilidad por las partes del transporte – el transporte siguiente – que él mismo no puede realizar. Si se le suprime esta facultad en el convenio, no emitirá un conocimiento directo único sino varios conocimientos, lo que entrañaría gastos suplementarios para todo el mundo.

66. El Sr. DOUAY (Francia) comparte la opinión del representante del Reino Unido. Conviene observar, sin embargo, que la redacción del párrafo 1 es deficiente y puede dar origen a confusiones al mencionarse un "porteador efectivo" que no ha sido objeto de una definición previa. Sin embargo, en cuanto al fondo, Francia es partidaria de que se mantenga el artículo 11, porque se aplica a una situación diferente de la prevista en el artículo 10.

67. El artículo 10 rige las relaciones entre el porteador y el porteador efectivo. En cambio, el artículo 11 se aplica al caso en que el porteador, en la imposibilidad de ejecutar un contrato de transporte, debe recurrir a dos o más porteadores sucesivos. Caben entonces dos posibilidades: en primer lugar, el porteador emite varios conocimientos o documentos de transporte, uno para cada transporte sucesivo. En segundo lugar, emite un solo documento, un conocimiento directo, y precisa que intervienen varios porteadores, que la ejecución del primer transporte está a cargo del que emite el conocimiento, que el segundo transporte lo ejecuta un segundo porteador, el tercero un tercer porteador, y así sucesivamente. Los porteadores segundo y tercero designados en el contrato de transporte serán responsables por la parte del transporte que les incumbe, en las mismas condiciones que un porteador efectivo.

68. La situación del porteador que ha organizado los tres transportes sucesivos es entonces la siguiente: en el primer caso, celebra un contrato con los otros porteadores sin ninguna estipulación especial y se hace responsable de los tres transportes como si se tratase de uno solo. En segundo lugar, tiene la posibilidad de asumir la responsabilidad de su propio transporte únicamente y de eximirse de responsabilidad por las dos otras posibilidades previstas, para facilitar este tipo de operación. El cargador, por su parte, sabe que hay tres porteadores; por lo tanto, esto no supone ningún inconveniente para él. Pero hay un solo contrato, es decir, un documento único, lo cual es una ventaja. En cambio, si se exige que el porteador asuma la responsabilidad de la totalidad del transporte, se negará a emitir un conocimiento directo y quizás se ofrezca para actuar como mandatario del cargador para celebrar otros dos contratos con otros porteadores.

69. Se ve, pues, que el artículo 11 favorece a la vez al porteador, que puede emitir un conocimiento directo único, y al cargador, que se beneficia con él. El único vínculo entre los artículos 10 y 11 consiste en que el artículo 11 remite al artículo 10 por lo que respecta a la definición de la responsabilidad, y estipula que el segundo y tercer porteadores son responsables en las mismas condiciones que el porteador efectivo, cuando en realidad se trata de porteadores sucesivos.

70. El Sr. BRISTOV (Bulgaria) apoya el artículo 11 propuesto por la CNUDMI, pues está en consonancia con el derecho marítimo búlgaro y tiende a favorecer el desarrollo del transporte marítimo.

71. El Sr. GUEIROS (Brasil) hace notar que el conocimiento directo ya no será necesario cuando el sistema de transporte multimodal se generalice y reglamente. Entretanto, habida cuenta de los diferentes argumentos esgrimidos en el curso del debate, el representante del Brasil suscribe la posición adoptada por la República Democrática Alemana y aceptaría la supresión del artículo 11 o su modificación a tenor de lo propuesto en el documento A/CONF.89/C.1/L.90.

72. El Sr. SIREGAR (Indonesia) estima, al igual que las delegaciones de Francia y del Japón, que el artículo 11 sirve a la vez los intereses del cargador y los del porteador. Por consiguiente, se opone a su supresión.

73. El Sr. NDURU (Uganda) preferiría que se suprimiese el artículo 11, pues crea confusión. El párrafo 1 de ese artículo coloca al cargador en una situación difícil, ya que atribuye la responsabilidad a una parte que no es aquella con la que el cargador ha concertado el contrato de transporte. En cuanto al párrafo 2, su contenido se recoge ya en el párrafo 2 del artículo 10 y, por lo tanto, es superfluo.

74. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) dice que, a su juicio, el artículo 11 es contrario a los intereses de los cargadores, pues les retira la protección aportada por el artículo 10. De ahí que las Filipinas sean partidarias de su supresión.

75. El Sr. FAHIM (Egipto) dice que el porteador directo existe ya y seguirá existiendo, y que el comercio entre Egipto y la América Latina se efectúa en virtud de conocimientos directos. Egipto es, pues, partidario del mantenimiento del artículo 11 en su forma actual.

76. El Sr. FUCHS (Austria) apoya la propuesta de la República Democrática Alemana de que se suprima el artículo 11. En la práctica, los buques cada vez son más grandes, ya no pueden entrar en los puertos y se utilizan con creciente frecuencia los servicios para recoger las mercancías; si el porteador puede incluir en el conocimiento una cláusula según la cual queda eximido de la responsabilidad por el transporte siguiente, el cargador deberá repetir contra los porteadores sucesivos. Para evitar que esto suceda, Austria es partidaria de la supresión del artículo 11.

77. El Sr. PTAK (Polonia) aprueba la declaración de Francia y agrega que la aparición del conocimiento directo, hace varios años, se acogió como un progreso en el comercio marítimo, y que hace sólo poco tiempo que su empleo ha quedado reglamentado por las legislaciones marítimas. Parece ilógico, pues, menoscabar esta institución, ya afianzada en la actualidad, y frenar así el desarrollo de las actividades marítimas. En espera de la elaboración de un convenio sobre el transporte multimodal, Polonia estima que hay que mantener la práctica del conocimiento directo y conservar el artículo 11 en el proyecto de convenio.

*Se levanta la sesión a las 22.35 horas.*

# 17a. sesión

**Viernes 17 de marzo de 1978, a las 10.40 horas**

*Presidente*: Sr. M. CHAFIK (Egipto).

A/CONF.89/C.1/SR.17

**Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 y Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.9, L.23, L.41, L.90, L.91, L.99, L.148, L.153, L.154, L.155)**

*Artículo 11* (continuación)

1. El Sr. IRWANS (Indonesia) pone de relieve que el transporte directo reviste particular importancia para los archipiélagos como Indonesia. Por ello no se debería permitir, suprimiendo el artículo 11, que los porteadores descargaran las mercancías en un puerto principal y dejaran encargados a los cargadores y consignatarios de adoptar las disposiciones necesarias para encaminar las mercancías hasta su destino final, tanto más cuanto que casi siempre existen acuerdos a este efecto entre las líneas internacionales regulares y las líneas interiores. La delegación de Indonesia preconiza que se mantenga el artículo 11, pero podría aceptar algunas enmiendas sobre los puntos que merecen precisarse.

2. El Sr. BYERS (Australia) recuerda que su delegación ya se pronunció en la CNUDMI contra el artículo 11. Señala que es peligroso permitir al porteador sustraerse a su responsabilidad. Además, el párrafo 1 no exige que existan relaciones contractuales entre el porteador contractual y las personas designadas en el contrato y encargadas de ejecutar una parte del transporte; al establecerse el contrato, estas últimas pueden, pues, ignorar que su nombre figura en él y la situación es entonces análoga a la que se prevé en el artículo 10. Si el porteador principal, autorizado a exonerarse de su responsabilidad, hace figurar en el contrato el nombre de un porteador efectivo y las mercancías sufren daños durante la parte del transporte confiada al porteador efectivo, el único recurso del cargador se encuentra en las disposiciones del párrafo 2. Pero si los porteadores sucesivos son personas que se limitan a prestar su nombre y cuyo buque fletado constituye todo el patrimonio, el cargador no sabrá contra quién podrá volverse. Por lo tanto, la cuestión no es si hay que conservar el artículo 11, porque se referiría a una situación distinta de la prevista en el artículo 10. En realidad, el artículo 11 no parece adaptado a la situación existente. Por otra parte, el Sr. Byers llama la atención sobre las observaciones formuladas por el Reino Unido y la Cámara Internacional de Navegación Marítima respecto de la palabra "designada" en los párrafos 153, 154 del documento A/CONF.89/8 *supra*. El hecho de que muchas delegaciones deseen modificar este artículo demuestra que dista mucho de ser satisfactorio. A juicio de la delegación de Australia, crea más problemas que los que resuelve.

3. El Sr. AMOROSO (Italia) reconoce que la redacción del artículo 11 se puede prestar a confusión, pero cree que su eliminación causaría una laguna en el convenio. Hay que tener también en cuenta la práctica marítima de estos últimos años; por ejemplo, el alcance del conocimiento de embarque directo se ha modificado algo en la inserción de cláusulas en virtud de las cuales, por ejemplo, la acción debe intentarse contra el porteador que tenía a su cargo las mercancías cuando éstas sufrieron daño, ya que el porteador que ha expedido el conocimiento de embarque sólo es responsable de los daños causados a las mercancías en la parte del transporte efectuada por él mismo y su responsabilidad termina con la entrega de las mercancías al porteador subsiguiente. Hay que prever, pues, en el convenio, que al entregar las mercancías al porteador subsiguiente, el porteador actúa como simple mandatario del cargador. Por último, el Sr. Amoroso estima que habría que ajustar el título francés del artículo 11 al título inglés y hablar del transporte acumulativo con conocimiento de embarque directo.

4. Al Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) le sorprende ver que algunas delegaciones predicen el fin del transporte directo en el caso de que el convenio no reconozca a los porteadores el derecho de incluir en los conocimientos de embarque cláusulas que les exoneren de toda responsabilidad durante el transporte confiado al porteador efectivo. No es razonable pensar que un sector de actividades sumamente competitivo cuyo tonelaje es muy excedentario vaya a poner fin repentinamente al transporte sin ruptura de carga, porque los conocimientos de embarque ya no puedan contener cláusulas de exoneración de responsabilidad según las normas del artículo 23. En la actualidad, los porteadores ofrecen transportar contra pago del flete las mercancías de los cargadores hasta puertos que ellos mismos no pueden alcanzar directamente. Ahora bien, si el porteador acepta que se le remunere por la totalidad del transporte, debe asumir las responsabilidades inherentes al transporte subsiguiente. En conclusión, la delegación de los Estados Unidos preferiría que se suprimiera el artículo 11, pero si la Comisión decidiera conservarlo propondría algunas modificaciones.

5. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) dice que, a su juicio, no es exacto que la eliminación del artículo 11 no produciría efectos desfavorables sobre los transportes marítimos y el desarrollo de las transacciones internacionales porque, en realidad, la ausencia de tales disposiciones entorpecería el transporte directo. Lo que es más, ese artículo, como el

resto del proyecto de convenio, es el resultado de un acuerdo bien equilibrado. La delegación de la URSS se opone por tanto enérgicamente a que se suprima el artículo 11.

6. El Sr. DOUAY (Francia), respondiendo a la delegación de los Estados Unidos y a las otras delegaciones según las cuales la práctica del transporte directo por conocimiento de embarque directo podría continuar después de haber entrado en vigor el convenio en las mismas condiciones que hoy, señala que la situación sería diametralmente distinta debido a las disposiciones del artículo 10. En la actualidad, bajo el régimen de 1924 que no prevé ninguna regla análoga a la que se encuentra en el artículo 10, un porteador puede expedir un conocimiento de embarque directo que cubra varias operaciones de transporte marítimo y celebrar contratos con otros porteadores cuyo nombre no aparece en el conocimiento de embarque y que el cargador no conoce. No ocurriría lo mismo después de la entrada en vigor del convenio, si no existiera el artículo 11, porque al porteador que expidiera un conocimiento de embarque directo le serían aplicables las disposiciones del artículo 10 y sería responsable de la totalidad del transporte, mientras que los porteadores sucesivos se encontrarían en la situación de porteadores efectivos contra los cuales el cargador podría volverse directamente. En cuanto al porteador responsable de la totalidad del transporte, tampoco podría exonerarse de la parte del transporte que no efectuara. Por consiguiente, si no se prevé muy especialmente el caso del transporte directo permitiendo al porteador que quede exonerado en lo que se refiere a esa parte del transporte, el artículo 10 entrará en juego y la expedición de conocimientos de embarque suscitará problemas.

7. La Sra. YUSOF (Malasia) manifiesta que Malasia es sobre todo un país de cargadores y consignatarios y que si se mantiene el artículo 11, éstos, sabiendo lo difícil que es reclamar a un porteador efectivo, podrían querer intentar una acción contra un porteador principal y encontrarse entonces frente a un porteador que estaría exonerado de toda responsabilidad. Por el contrario, en ausencia de tal disposición, la acción intentada por un cargador estaría sujeta a las disposiciones del artículo 10, lo que podría ocasionar dificultades de procedimiento. Si la Comisión opina que la supresión del artículo 11 suscitaría más dificultades que las que resolvería, la delegación de Malasia está dispuesta a examinar una versión modificada de ese artículo.

8. El Sr. SIMS (Canadá) estima que, en los pocos casos en que un porteador tenga cierta renuencia a asumir las obligaciones que le incumban en virtud del artículo 10, podría a pesar de todo, por diferentes medios a su disposición, concertar contratos en nombre del cargador con porteadores subsiguientes. Por otra parte, la delegación del Canadá teme que el artículo 11 ocasione dificultades al demandante, incluso si este último conoce la identidad del porteador efectivo, por ejemplo en lo que respecta al foro.

9. El PRESIDENTE invita a los miembros de la Comisión a que voten sobre la propuesta del Canadá de suprimir el artículo 11, contenida en el documento A/CONF. 89/C.1/L. 148.

10. *Por 36 votos contra 18 y 8 abstenciones, queda rechazada la enmienda.*

11. El Sr. KHOO (Singapur) dice que ha vacilado entre la solución consistente en votar a favor de la enmienda canadiense y la abstención, porque no estima satisfactoria la redacción actual del artículo 11. Sin embargo, está dispuesto a examinar una versión modificada de ese artículo.

12. El PRESIDENTE propone que se cree un grupo de trabajo encargado de elaborar un nuevo texto para el artículo 11, teniendo en cuenta todas las enmiendas presentadas, A/CONF. 89/C.1/L.8, L.22, L. 65, L. 79, L. 90 y L. 130. Si no se formulan objeciones, considerará que la Comisión acepta que este grupo de trabajo esté integrado por las delegaciones siguientes: Argentina, Bulgaria, Canadá, Estados Unidos de América, Filipinas, Francia, Grecia, Indonesia, Polonia, República Democrática Alemana, Suecia y Uganda.

13. *Así queda acordado.*

*Artículo 10* (conclusión)

14. El PRESIDENTE invita a la Comisión a que reanude el examen del artículo 10 que había sido suspendido en espera de la enmienda al párrafo 1 que debían presentar la India, Kenya y Sierra Leona, y que la Comisión tiene ahora ante sí con la signatura A/CONF. 89/C.1/L. 154.

15. El Sr. DIXIT (India) señala que en virtud del párrafo 2 del artículo 10, el porteador efectivo responderá ante el cargador, de conformidad con las disposiciones del presente convenio, de la parte del transporte realizada por él; es, por tanto, normal que se le considere parte en el contrato de transporte entre el porteador y el cargador por lo que concierne a su parte de la ejecución del contrato de transporte. Este es el objeto de la enmienda al párrafo 1 del artículo 10 presentada por la India, Kenya y Sierra Leona.

16. El Sr. TANIKAWA (Japón) cree, por su parte, que las disposiciones de los párrafos 1 y 2 del artículo 10 significan solamente que cuando la realización del transporte o de parte del mismo haya sido encomendada a un porteador efectivo, el porteador seguirá respondiendo de la totalidad del transporte, incluso en caso de pérdida o de daño debidos a actos u omisiones cometidos por el porteador efectivo o por sus empleados o agentes en el ejercicio de sus respectivas funciones. En esos dos párrafos el orador no ve nada que pueda fundamentar la responsabilidad del porteador efectivo. En efecto, el párrafo 2 dice simplemente que el porteador efectivo responderá del transporte realizado por él "de conformidad con las disposiciones del presente Convenio". Pero en el presente Convenio no existe ninguna disposición relativa a la responsabilidad del porteador efectivo fuera del párrafo 2 del artículo 10, precisamente. El porteador efectivo no es, pues, responsable en virtud de este artículo. El representante del Japón estima, por consiguiente, que habría que introducir en el artículo 10 disposiciones que establecieran la responsabilidad del porteador efectivo.

Recuerda que en la 15a. sesión propuso al respecto una enmienda (A/CONF. 89/C.1/L. 21) de orden técnico y de redacción que no fue aceptada. El orador sigue pensando que, conforme al texto actual del párrafo 2, la responsabilidad del porteador efectivo se funda en las disposiciones del Convenio, y no en el contrato concertado entre el porteador y el cargador. Sería, pues, peligroso a su juicio, suponer que se trata aquí de una responsabilidad contractual, porque tal presunción podría crear dificultades en las relaciones entre el cargador y el porteador efectivo. Su delegación sólo podrá, por lo tanto, apoyar la propuesta de la India, Kenya y Sierra Leona si se modifica el texto del artículo 4 en el sentido que ha indicado.

17. Sr. MARCIANOS (Grecia) cree que, desde el momento en que el porteador efectivo es responsable ante el cargador en virtud del párrafo 2 del artículo 10, no es necesario que sea parte en el contrato de transporte concertado entre el porteador y el cargador. En efecto, lo que interesa al cargador no es que el porteador efectivo sea parte en el contrato de transporte, sino que sea responsable ante él en virtud del Convenio. La enmienda presentada por la India, Kenya y Sierra Leona es, pues, inútil.

18. El PRESIDENTE propone que se remita el artículo 10 al Comité de Redacción, salvo el párrafo 4, cuyo examen la Comisión decidió diferir hasta que haya tomado una decisión con respecto al artículo 5. El Presidente invita a la Comisión a pasar al artículo 12 y examinar sucesivamente las enmiendas presentadas a este artículo por Grecia, el Japón, la República Democrática Alemana y la Unión Soviética.

*Artículo 12*

19. El Sr. MARCIANOS (Grecia) estima que los términos del artículo 12 son demasiado amplios y pueden interpretarse en el sentido de que significan que para toda reclamación contra el cargador el porteador está obligado a probar la culpa del cargador. De este artículo se podría concluir en especial que si el porteador intenta una acción contra el cargador para obtener el pago del flete que se le debe, debe probar que el no pago del precio del transporte es imputable a falta o negligencia del cargador, lo que es contrario a toda norma contractual. El representante de Grecia cree que el artículo 12 no tiene por objeto imponer al porteador la carga de la prueba en caso de reclamación del pago del transporte. Le parece, pues, útil precisar este punto agregando, al comienzo del artículo, como se indica en la enmienda de su delegación (A/CONF.89/C.1/L.9), las palabras "Sin perjuicio de las obligaciones del cargador en virtud del contrato" o – lo que viene a ser lo mismo – "Sin perjuicio de los derechos del porteador en virtud del contrato". Sin embargo, no insistirá en su propuesta.

20. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) opina, al igual que el representante de Grecia, que los términos del artículo 12 son tal vez demasiado amplios. Este artículo se refiere en realidad a los daños causados a los buques por el cargamento y no a la responsabilidad del cargador por el flete falso y la no entrega de las mercancías al porteador.

21. El Sr. TANIKAWA (Japón) cree que, para evitar al porteador los problemas que plantean los gastos de almacenamiento, es necesario precisar que el cargador o el consignatario, según el caso, serán responsables de cualquier pérdida, daño o gastos en que hubiera incurrido el porteador por no haberse hecho cargo de las mercancías el consignatario en un plazo razonable. Este es el objetivo de la enmienda al artículo 12 propuesta por su delegación (A/CONF. 89/C.1/L.23).

22. El Sr. FUCHS (Austria) piensa que la enmienda del Japón es muy útil, porque permite resolver un problema que se plantea con frecuencia en la práctica cuando el consignatario no se hace cargo de las mercancías en el momento oportuno.

23. El Sr. NIANG (Senegal) dice que, en su país, cuando el destinatario no se hace cargo de las mercancías en un plazo razonable, las mercancías se ponen bajo la custodia de la aduana y, según la legislación nacional, no es el propietario, sino la aduana, quien se encarga de las operaciones. No puede, pues, apoyar la disposición propuesta por el Japón, que es incompatible con la legislación nacional del Senegal.

24. El Sr. WAITITU (Kenya) cree que la cuestión puede arreglarse fácilmente en el contrato que conciertan el porteador y el cargador y que no es necesario introducir una disposición a este respecto en la convención.

25. El Sr. SMART (Sierra Leona) se opone a la enmienda del Japón por las razones que indicaron los representantes del Senegal y de Kenya. Estima que el problema objeto de esta enmienda ya se ha solucionado de manera satisfactoria en las disposiciones de los incisos *b*) y *c*) del párrafo 2 artículo 4. Le parece inútil introducir una nueva disposición que permitiría al porteador disponer de las mercancías de una manera más o menos contraria a las otras disposiciones del convenio.

26. El Sr. DIXIT (India) se opone también a la enmienda del Japón, porque estima que si el consignatario no se hace cargo de las mercancías, corresponde a las autoridades nacionales, y no al porteador, resolver la cuestión.

27. El Sr. M'BAH (República Unida del Camerún) dice que es difícil para él aceptar la enmienda del Japón, por razones análogas a las del Senegal. Le preocupa asimismo la situación del porteador, que podría llegar a ser delicada en el caso en que las instrucciones del cargador no fuesen suficientemente claras o no les llegasen oportunamente. Le parece, pues, preferible dejar en manos de las autoridades nacionales – en este caso, de las autoridades aduaneras – el cometido de proceder, llegado el caso, a la venta de las mercancías. Una solución de este tipo protege los intereses particulares mejor que una que consista en dejar al porteador plena libertad para vender las mercancías.

28. El Sr. MONTGOMERY (Canadá) no puede apoyar la enmienda del Japón, porque la cuestión objeto de esta modificación no cae dentro del ámbito del convenio y debe zanjarse con arreglo al derecho nacional.

29. El Sr. GONDRA (España) cree que la cuestión objeto de la enmienda no corresponde al artículo 12,

porque ya está prevista en el inciso *b*) del párrafo 2 del artículo 4, que indica que, "en los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del porteador", éste las pone "a disposición del consignatario de conformidad con el contrato, o la ley, o los usos del ramo de que se trate aplicables en el puerto de descarga". Esta disposición responde a la preocupación que ha inspirado la enmienda del Japón porque, aunque el consignatario no se haga cargo de las mercancías, el porteador queda librado de sus obligaciones.

30. El Sr. NDURU (Uganda) se opone firmemente a la enmienda del Japón, que no podría aplicarse en el ámbito de los transportes marítimos, en el que las sumas en juego son considerables. Esta enmienda expondría al cargador a pérdidas enormes.

31. El Sr. NSAPOU (Zaire) no puede apoyar la enmienda del Japón, por no ser compatible con las leyes de su país, que no tiene acceso al mar.

32. El Sr. SANYAOLO (Nigeria) no puede apoyar la enmienda del Japón, por cuatro razones: en primer lugar, porque no favorecería los intereses de su país; en segundo lugar, porque la legislación de su país, como la del Senegal, dispone que las autoridades nacionales se hagan cargo de las mercancías en nombre del consignatario; en tercer lugar, porque el texto propuesto por el Japón da al porteador una libertad de acción demasiado grande, que podría utilizar en detrimento del consignatario; en cuarto lugar, porque el porteador es indemnizado por las sobrestadías de los gastos en que pueda haber incurrido por no haberse hecho cargo de las mercancías el consignatario en un plazo razonable.

33. El Sr. CLETON (Países Bajos) estima que la enmienda japonesa permitiría resolver un problema que en muchos casos se plantea al porteador, porque sucede a menudo que el consignatario no se hace cargo de las mercancías en un plazo razonable. Esta enmienda se fundamenta en los mismos principios que figuran en la legislación nacional neerlandesa y, aunque no se adoptase, los Países Bajos seguirán aplicando su propia legislación en la materia. Con todo, el Sr. Cleton cree que sería preferible introducir estos principios en el derecho mercantil internacional.

34. El Sr. TANIKAWA (Japón) quisiera hacer una aclaración. Cuando el porteador pone las mercancías en poder de las aduanas del puerto de descarga, deja de ser responsable de ellas y no puede correr a su cargo ningún gasto por la custodia de las mercancías, conforme al párrafo 2 del artículo 4 del proyecto de convenio. Si la Comisión estima que estas cuestiones pueden definirse en el contrato entre el porteador y el cargador, entonces la delegación japonesa retira su enmienda.

35. El PRESIDENTE dice que toma nota de que la delegación del Japón retira la enmienda.

36. El Sr. DIXIT (India) desea señalar que la delegación india no está de acuerdo con la delegación japonesa sobre el aspecto jurídico de la cuestión. Se trata en efecto de cuestiones reglamentadas por la legislación nacional.

37. El PRESIDENTE invita a la delegación de la República Democrática Alemana a que presente su enmienda, que figura en el documento A/CONF. 89/C.1/L. 91.

38. La Sra. RICHTER-HANNES (República Democrática Alemana) indica que para la delegación de la República Democrática Alemana se trata únicamente de modificaciones de redacción que podrían someterse a la consideración de un grupo de trabajo especial. Para ahorrar tiempo a la Comisión, retira su enmienda.

39. El PRESIDENTE invita a la delegación de la Unión Soviética a presentar su enmienda, que figura en el documento A/CONF. 89/C.1/L. 153.

40. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) explica que su enmienda tiene por objeto redactar el artículo 12 de manera positiva, como se ha hecho en el caso del artículo 5. Si los miembros de la Comisión están de acuerdo, se puede considerar esta modificación como una cuestión de forma y remitirla al Comité de Redacción.

41. El Sr. DOUAY (Francia) aprueba la enmienda presentada por la Unión Soviética, porque se trata de una modificación de redacción que se ajusta plenamente al espíritu del convenio, en el que las responsabilidades del cargador se expresan en forma positiva.

42. El Sr. WAITITU (Kenya) estima que la enmienda de la Unión Soviética plantea una cuestión de fondo.

43. El PRESIDENTE hace notar que en el caso de que algunas delegaciones consideren que la enmienda de la Unión Soviética entraña una cuestión de fondo, dicha enmienda tendrá que ser objeto de un debate en la Comisión.

44. El Sr. KHOO (Singapur) recuerda que en el Convenio de Bruselas de 1924 la disposición correspondiente está redactada más o menos en la misma forma que en el proyecto de convenio. Si se modifica la redacción del artículo 12 del proyecto de convenio, al suprimirse la expresión "salvo que", se corre el riesgo de provocar confusión en el espíritu de los jueces, que pensarán que esta expresión tiene consecuencias en cuanto a la carga de la prueba. Por consiguiente, hay que conservar la fórmula actual.

45. Para el Sr. BYERS (Australia), decir que el cargador no será responsable, salvo por negligencia de su parte, son dos cosas diferentes. La formulación preconizada por la Unión Soviética haría responsable al cargador de toda pérdida que se podría decir que se debe a su negligencia. Va, pues, mucho más lejos que las estipulaciones negativas del proyecto de convenio. Por esta razón, la delegación australiana no aprueba la enmienda de la Unión Soviética.

46. El Sr. GANTEN (República Federal de Alemania) apoya la enmienda de la Unión Soviética. Se trata únicamente de una cuestión de redacción, y es preferible adoptar un texto claro y positivo.

47. El Sr. DOUAY (Francia) comprende las dudas de los que temen que se establezca una responsabilidad análoga a la que se prevé respecto del porteador, es decir, una responsabilidad que deriva de la presunción de culpa, salvo prueba en contrario. Pero en la redacción propuesta por la Unión Soviética interviene el concepto de imputabilidad, lo que significa que habrá que probar que

el daño ha sido ocasionado por culpa o negligencia del cargador. No se trata de una responsabilidad de pleno derecho, ni de una responsabilidad que se presume. Sin embargo, para disipar las aprensiones de las delegaciones que temen una modificación de fondo, se podría tratar de redactar la última parte del artículo en la forma siguiente: "si se establece que tal pérdida o daño ha sido ocasionado por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes". El texto indicaría entonces claramente que sólo habrá responsabilidad del cargador si el porteador prueba que el daño sufrido por el buque ha sido ocasionado por culpa o negligencia del cargador. Este texto no impone ninguna presunción contra el cargador y, en sus principios jurídicos, es completamente diferente del texto relativo a la responsabilidad del porteador.

48. El Sr. NDAULA (Uganda) estima que la enmienda de la Unión Soviética no es simplemente de forma. En realidad, es una tentativa ingeniosa para hacer entrar por la puerta trasera lo que no se ha podido introducir por la puerta principal.

49. El Sr. GORBANOV (Bulgaria) considera que es preferible una formulación positiva. Pero, en la medida en que esta formulación afecta el principio de la carga de la prueba y el principio de la presunción de la culpa del cargador, se trata de una cuestión de fondo. La delegación búlgara considera que es necesario admitir el principio de la presunción de la culpa del cargador, es decir, que hay que redactar el texto de manera tal que el cargador sea responsable de la pérdida debida a un hecho suyo, a menos que pruebe que la pérdida no se debe a culpa o negligencia de su parte. Dicho de otro modo, para armonizar el texto con los principios del derecho contractual hay que utilizar una redacción análoga a la del párrafo 1 del artículo 5, relativo a la responsabilidad del porteador.

50. El PRESIDENTE señala que la delegación búlgara parece proponer una enmienda oral que él no puede aceptar.

51. El Sr. GUEIROS (Brasil) no puede aceptar la redacción positiva propuesta por la delegación de la Unión Soviética, ya que esa redacción entraña una modificación de fondo. Por una parte, modifica la carga de la prueba. Por otra, debilita la relación entre la culpa y el daño al reemplazar en el texto inglés las palabras "*was caused*" por las palabras "*is attributable*", y, en el texto francés, las palabras "*ne resulteni*" por las palabras "*sont imputables*".

52. El Sr. SMART (Sierra Leona) no puede aceptar la enmienda de la Unión Soviética, por las razones ya expuestas por Singapur, el Canadá y el Brasil.

53. El Sr. WAITITU (Kenya) no puede adherirse a la enmienda de la Unión Soviética, por las razones ya expuestas por el Brasil.

54. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) se asombra de que se haya podido pretender que la delegación de la Unión Soviética intente hacer entrar por la puerta trasera lo que no ha podido introducir por la puerta principal. La modificación propuesta es simplemente de forma y el Sr. Burguchev podría aceptar la redacción sugerida por el representante de Francia. Con todo, debido a las dudas formuladas por varias delegaciones, la delegación soviética retirará su enmienda.

55. El PRESIDENTE indica que en ese caso se remitirá el artículo 12 del proyecto de convenio al Comité de Redacción.

*Artículo 13*

*Párrafo 1*

56. El PRESIDENTE señala que la Comisión ha recibido enmiendas de Túnez, Austria, Canadá. Invita a la delegación de Túnez a que presente su enmienda.

57. El Sr. HACHANA (Túnez) indica que la enmienda de su delegación (A/CONF.89/C.1/L.41) se relaciona solamente con problemas de forma y sólo prentende dar un poco más de precisión en el párrafo 1 del artículo 13.

58. El Sr. MALELA (Zaire) aprueba la enmienda de Túnez.

59. El Sr. FUCHS (Austria) estima que la enmienda de Túnez mejora el texto; la aprueba y retira la enmienda de Austria (A/CONF.89/C.1/L.99). Por otra parte, desearía que el Comité de Redacción tuviera en cuenta el hecho de que en el actual texto del párrafo 1 no se prevé ninguna sanción.

60. El PRESIDENTE toma nota del hecho de que Austria ha retirado su enmienda.

61. El Sr. SMART (Sierra Leona) considera excelente la enmienda de Túnez.

62. El Sr. SELVIG (Noruega) dice que la expresión "reglamentos vigentes" de la enmienda tunecina constituye un problema. En el curso de los debates de la CNUDMI se llegó a la conclusión de que es difícil emplear una expresión de este tipo, puesto que se ignora dónde están vigentes los reglamentos. Se puede tratar del puerto de carga o del puerto de descarga, o incluso del país de tránsito. En realidad, se supone que las disposiciones del párrafo 1 del artículo 13 se añadirán a los reglamentos vigentes, por lo cual se formulan en términos generales. En cuanto a las sanciones a que se refirió el representante de Austria, cabe observar que se prevén en el párrafo 2 del mismo artículo.

*Se levanta la sesión a las 13.30 horas.*

# 18a. sesión

**Viernes 17 de marzo de 1978, a las 15.15 horas**

*Presidente*: Sr. M. CHAFIK (Egipto).

A/CONF.89/C.1/SR.18

**Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 y Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.41, L.106, L.111, L.128, L.147)**

*Artículo 13* (continuación)

1. El PRESIDENTE invita a la Comisión a que continúe considerando la enmienda presentada por Túnez al párrafo 1 del artículo 13 (A/CONF.89/C.1/L.41).

2. El Sr. NIANG (Senegal) dice que la enmienda de Túnez suscita varios problemas prácticos, ya que los reglamentos aplicables a las mercancías peligrosas difieren entre sí y difieren también según la índole de las operaciones de transporte, por ejemplo, transbordo, escalas y descarga. Para evitar esos problemas, su delegación preferiría que se dejara el párrafo 1 del artículo 13 tal como está redactado.

3. El Sr. GANTEN (República Federal de Alemania) manifiesta que su delegación apoya la enmienda de Túnez, por estimar que el texto actual del párrafo 1 del artículo 13 es demasiado vago. En particular, las obligaciones impuestas al cargador se reflejan con mucha mayor claridad en las palabras "de conformidad con los reglamentos vigentes y con los usos propios . . ." que en la expresión "en forma conveniente", empleada en el texto actual. Como el representante de Noruega ha dicho que el texto de la enmienda de Túnez pudiera suscitar el problema de determinar cuál será el lugar cuyos reglamentos sean aplicables, quizá puedan agregarse en el texto propuesto las palabras "en el puerto de carga".

4. El Sr. GUEIROS (Brasil) dice que si se aprobara la sugerencia hecha por el representante de la República Federal de Alemania se impondría al cargador la tarea difícil en extremo de enterarse de todas las reglas y reglamentos aplicables en los diversos puertos de que se tratara. Su delegación preferiría el texto actual del párrafo 1 del artículo 13 a una adición tan importante.

5. Algunas delegaciones han exteriorizado su inquietud ante el hecho de que el párrafo 1 del artículo 13 no prevé sanciones en caso de que el cargador no señale o marque en forma conveniente las mercancías peligrosas como tales, mientras que se prescriben sanciones en el caso del párrafo 2 del artículo 13. En consecuencia, su delegación propone que el párrafo 2 consista sólo de la primera frase del texto actual; que el párrafo 3 comience así: "Si el cargador no cumple alguno de los requisitos del párrafo 1 o del párrafo 2 y el porteador o el porteador efectivo no tienen conocimiento de alguna otra manera de su carácter peligroso . . .", frase que debe ir seguida de los incisos *a*) y *b*) del actual párrafo 2; que los actuales párrafos 3 y 4 pasen a ser los párrafos 4 y 5 respectivamente; y que la referencia que en el nuevo párrafo 5 se hace al inciso *b*) del párrafo 2 se modifique de modo que diga "inciso *b*) del párrafo 3".

6. El Sr. GRONFORS (Suecia) estima que el artículo 13 está lo bastante claro cuando se lee entero. Sin duda, el párrafo 1 no es más que una introducción al resto del artículo, en el que se exponen claramente los requisitos y las sanciones pertinentes.

7. El Sr. KHOO (Singapur) dice que, a juicio de su delegación, la enmienda de Túnez aclararía el significado ya implícito, pero expresado de un modo inadecuado, en el texto actual del artículo 13. Si bien, en el presente texto, en el párrafo 1 se exige que el cargador señale o marque en forma conveniente las mercancías peligrosas, el párrafo 2 se limita a decir que el cargador "informará" al porteador del carácter peligroso de las mercancías, sin especificar cómo se ha de informar al porteador. Además, la segunda frase del actual párrafo 2 contiene las palabras "Si el cargador no lo hace", pero no está claro qué es lo que el cargador no hace.

8. Su delegación comparte las dudas expresadas por el representante del Brasil sobre el texto actual del artículo 13, y puede apoyar la enmienda oral que éste ha propuesto.

9. El PRESIDENTE dice que, por no haber más apoyo a la enmienda de Túnez al párrafo 1 del artículo 13 (A/CONF.89/C.1/L.41), considerará que la Comisión rechaza esa propuesta.

10. El Sr. QUARTEY (Ghana) manifiesta que su delegación no ve por qué no pueden cambiarse los párrafos 1 y 2 del artículo 13 para exigir que el cargador deba marcar en forma conveniente las mercancías peligrosas como tales, declarar al porteador su carácter peligroso e informar al mismo de todas las precauciones necesarias que se han de adoptar.

11. Su delegación puede apoyar la enmienda oral propuesta por el Brasil, que servirá para simplificar las cosas.

12. El Sr. AMOROSO (Italia) coincide con los oradores anteriores en que merece la pena considerar la enmienda oral propuesta por el Brasil. Tal como está redactado el artículo 13, no es lo suficientemente preciso; por ejemplo, no está claro si el cargador será responsable por una pérdida si ha marcado en forma conveniente las mercancías peligrosas pero no ha informado al porteador o al porteador efectivo de dicho carácter peligroso.

13. Debe distribuirse por escrito la enmienda oral presentada por la delegación de Brasil para que la Comisión pueda estudiarla a fin de aclarar y, si es posible, combinar las disposiciones del artículo 13. Otra posibilidad sería si el objeto de la enmienda obtiene la aprobación de la Comisión, dar instrucciones al Comité de Redacción para que considere el mejor modo de incorporarla al texto del artículo 13.

14. El Sr. FUCHS (Austria) dice que la enmienda oral del Brasil está en armonía con la enmienda Austria 1 párrafo 2 del artículo 13. Quizá puedan considerarse ambas enmiendas de modo conjunto.

15. El Sr. SELVIG (Noruega) dice que la materia del artículo 13 es complicada y que el texto actual de ese artículo representa un equilibrio cuidadosamente meditado, que no debe perturbarse demasiado a la ligera.

16. En cuanto a las sanciones, las que actualmente se prevén en el inciso *b*) del párrafo 2 parecen ser suficientemente adecuadas.

17. El Sr. CASTRO (México) dice que su delegación está entre las que comparten la preocupación del representante brasileño respecto del artículo 13, cuyas disposiciones deben establecer un equilibrio aceptable para todas las partes en un contrato de transporte. Es importante asegurar que las disposiciones del artículo no favorezcan a ninguna parte en particular, y tener presente que el cargador que no proporcione indicación y notificación suficientes del carácter peligro de las mercancías crea riesgos para todos los interesados.

18. La Comisión debe decidir si prescribe o no sanciones por incumplimiento de las disposiciones del párrafo 1 del artículo 13, y se deben dar instrucciones al Comité de Redacción para que examine el texto en consecuencia.

19. El Sr. SEVON (Finlandia) dice que la enmienda del Brasil debe distribuirse por escrito antes de que la Comisión la examine.

20. El Sr. GUEIROS (Brasil) señala que, al presentar verbalmente su enmienda, su delegación trató únicamente de ganar tiempo. Pero si la Comisión desea aplazar el debate del asunto hasta su próxima sesión, se facilitará un texto entretanto.

21. El PRESIDENTE señala que, si no hay objeciones, considerará que la Comisión decide aplazar el examen de la enmienda brasileña hasta la próxima sesión, en que se distribuirá por escrito.

22. *Así queda acordado.*

23. El PRESIDENTE invita a la Comisión a que examine la enmienda de Mauricio al párrafo 2 (A/CONF.89/C.1/L.128).

24. El Sr. BOOLELL (Mauricio) dice que sus observaciones se limitarán a tres aspectos de la enmienda de su delegación. En primer lugar, su delegación no tiene la intención de insistir en una definición de la expresión "mercancías peligrosas", en vista de las dificultades que implica elaborar dicha definición. En segundo lugar, su propuesta de incluir una referencia a las normas internacionales relativas a las mercancías peligrosas tiene por objeto, por una parte, proporcionar al cargador una indicación sobre lo que tiene que hacer para cumplir con la obligación de informar al porteador sobre la índole de las mercancías que toma a su cargo y, por otra parte, servir de orientación para los tribunales cuando se trata de decidir si el cargador ha cumplido sus obligaciones. Una referencia de carácter meramente indicativo servirá también para promover la uniformidad propugnada en el artículo 3. En tercer lugar, las palabras "*à savoir*" en la versión francesa del documento A/CONF.89/C.1/L.128 deben ser reemplazadas por la palabra "*notamment*", que interpreta más exactamente la intención de su delegación.

25. El Sr. MacANGUS (Canadá) dice que es importante que se haga una referencia concreta a la necesidad de que el cargador señale las mercancías peligrosas como tales, de conformidad con el artículo 7 de la Convención internacional para la protección de la vida en el mar, de la OCMI.

26. El Sr. SANYAOLU (Nigeria) dice que su delegación tendrá alguna dificultad en aceptar la referencia propuesta por Mauricio a las normas internacionales relativas a las mercancías peligrosas, ya que dichas normas pueden contener principios del derecho internacional consuetudinario que estén en desacuerdo con los incorporados en el convenio; esto puede crear dificultades a los tribunales, a menos que se defina claramente el significado de la expresión "normas internacionales".

27. El Sr. NIANG (Senegal) afirma que es mejor no hacer ninguna referencia a las normas internacionales, ya que lo más corriente es que los cargadores sepan muy poco de ellas.

28. El Sr. QUARTEY (Ghana) dice que duda que sea apropiado incluir una definición de la expresión "normas internacionales". En cambio, se puede hacer referencia al Código Marítimo Internacional de Mercancías que ha elaborado la OCMI y que es internacionalmente conocido y aceptado.

29. El Sr. MacANGUS (Canadá) apoya la sugerencia hecha por el representante de Ghana, que será tan eficaz para satisfacer la necesidad de precisión como su propia sugerencia anterior de referirse a la Convención internacional para la protección de la vida en el mar.

30. El Sr. PTAK (Polonia) dice que la OCMI mantiene y actualiza anualmente una lista de las propiedades de las mercancías conocidas como peligrosas, y la tarea de definir de hecho tales mercancías será imposible para la presente Conferencia sin la ayuda de especialistas familiarizados con esas propiedades. Por consiguiente, se opone a la propuesta de Mauricio de que se elabore una definición de "mercancías peligrosas".

31. La segunda parte de la propuesta de Mauricio está en consonancia con el proyecto de disposición según el cual el cargador está obligado a informar al porteador sobre el carácter peligroso de las mercancías; al hacerlo, el cargador se referirá sin duda al Código de Mercancías o a las normas internacionales en vigor, ya que el porteador tiene que saber qué precauciones ha de tomar para proteger la carga. Pero el objetivo de la propuesta de Mauricio consiste en asegurar que el cargador notifique al porteador en todos los casos, y esto se puede lograr simplemanente eliminando las palabras "en caso necesario" en el párrafo 2 del artículo 13.

32. El PRESIDENTE señala a la atención de las delegaciones el hecho de que se ha retirado la primera parte de la enmienda de Mauricio relativa a la preparación de una definición de "mercancías peligrosas".

33. El Sr. CASTRO (México) dice que desea señalar que la Convención internacional para la protección de la vida en el mar se ocupa sólo incidentalmente de las mercancías peligrosas, en relación con cuestiones de estiba de la carga a granel, la prevención de incendios, etc. Sería más adecuada la inclusión de una referencia al Código Marítimo Internacional de Mercancías. Pero como el Código es actualizado todos los años, su delegación teme que dicha mención cause problemas con respecto a la ratificación del Convenio.

34. El Sr. BYERS (Australia) dice que su delegación se opone a la sugerencia del representante de Polonia de eliminar las palabras "en caso necesario", ya que en ese caso el cargador estaría obligado a advertir al porteador que adoptase medidas de precaución incluso cuando tales medidas no fueran necesarias.

35. El Sr. BREDHOLT (Dinamarca) dice que adoptar la enmienda de Mauricio o la de Ghana sería dar un paso hacia atrás: la lista de mercancías peligrosas no es exhaustiva y no son afortunadas las referencias a otros convenios, ya que si éstos se enmiendan posteriormente, pueden plantearse problemas en la aplicación del presente Convenio.

36. El PRESIDENTE dice que considera que la enmienda de Mauricio (A/CONF.89/C.1/L.128) queda rechazada y que, por consiguiente, también queda rechazada la enmienda de Ghana.

37. El Presidente invita a la Comisión a que examine las enmiendas al párrafo 2 del artículo 13, presentadas por Bulgaria (A/CONF.89/C.1/L.106) y Yugoslavia (A/CONF.89/C.1/L.111), que proponen que se supriman las palabras "en caso necesario".

38. El Sr. KACIĆ (Yugoslavia) dice que la enmienda de su delegación tiene únicamente por objeto contribuir a evitar las consecuencias dañosas e incluso los desastres que pueden sobrevenir durante el transporte marítimo de mercancías peligrosas, que sigue siendo una empresa arriesgada. El número de sustancias peligrosas que hoy en día se transportan por mar es enorme, y como éstas se envían con una amplia variedad de nombres y marcas, sólo los fabricantes de estas sustancias o los especialistas conocen su naturaleza real. Su delegación cree firmemente que en todos los casos, el cargador, que mantiene relaciones estrechas con los fabricantes de las mercancías, tiene la responsabilidad de informar al porteador acerca de las precauciones que deben adoptarse. La propuesta de su delegación de suprimir las palabras "en caso necesario" en el párrafo 2 se fundamenta en los siguientes motivos: en primer lugar, el cargador está en mejores condiciones que las demás partes de un contrato de transporte para determinar las precauciones que se necesitan en la manipulación de mercancías peligrosas; en segundo lugar, la supresión de la frase de que se trata elimina los casos en que se despachan mercancías peligrosas sin las instrucciones necesarias relativas al trato de esas mercancías; en tercer lugar, la pérdida o los daños de las mercancías peligrosas no afectan solamente a las propias mercancías, sino que repercuten en toda la carga y también en la tripulación del buque; en cuarto lugar, como el motivo primordial es lograr la máxima seguridad para cada envío, debe eliminarse toda posibilidad de disputa acerca de si hubiese sido o no "necesario" adoptar ciertas precauciones.

39. El Sr. GORBANOV (Bulgaria) se asocia a las observaciones formuladas por el representante de Yugoslavia. Su delegación también estima que es el cargador quien está en mejores condiciones para conocer la naturaleza de las mercancías que han de transportarse y que debe exigírsele que informe al porteador de los posibles riesgos y de las precauciones necesarias que hay que adoptar. Deben suprimirse, por tanto, las palabras "en caso necesario" del párrafo 2.

40. El Sr. SEVON (Finlandia) dice que su delegación se opone a la enmienda propuesta, por cuanto amplía innecesariamente la responsabilidad del cargador: la supresión de las palabras "en caso necesario" obligaría al cargador a informar al porteador acerca de las precauciones requeridas aunque el porteador tuviera experiencia en ese tipo de transporte y supiera muy bien cuáles eran esas precauciones.

41. El Sr. QUARTEY (Ghana) pregunta si el armador, a diferencia del cargador, decidirá en algunos casos si debe proporcionarse información sobre las precauciones.

42. El Sr. MARCIANOS (Grecia) dice que su delegación es partidaria de suprimir las palabras "en caso necesario", porque, si ocurre un accidente, podría surgir una disputa sobre si hubiese sido o no necesario que el cargador informase al porteador acerca de las precauciones que debían haberse tomado. El cargador podría tener un folleto impreso con la naturaleza de las mercancías y las precauciones requeridas.

43. El Sr. SANYAOLU (Nigeria) dice que su delegación también se opone a la supresión de esas palabras, puesto que su inclusión garantiza que el porteador tendrá más cuidado de las mercancías.

44. El Sr. KHOO (Singapur) dice que se opone a la supresión de las palabras "en caso necesario" porque el cargador, aunque pueda tener conocimiento de las precauciones necesarias para el transporte de mercancías peligrosas en general, quizá no sepa cómo tiene que tratarse un cierto tipo de mercancías en combinación con otros tipos de cargamento. En esos casos, es más probable que sea el porteador quien sepa qué precauciones tienen que tomarse. Sin embargo, si hacen falta precauciones especiales, el cargador debe informar de ello al porteador, y esta eventualidad quedaría prevista manteniendo las palabras "en caso necesario".

45. El Sr. SMART (Sierra Leona) dice que su delegación no apoya la propuesta de suprimir las palabras "en caso necesario", porque de esa forma se impondría una obligación mayor al cargador, que no siempre puede saber qué precauciones son necesarias. El porteador casi siempre está bien informado, pero la inclusión de esas palabras garantiza que, de todos modos, se hará responsable al cargador si no avisa al porteador sobre las precauciones requeridas.

46. El Sr. WAITITU (Kenya) reconoce que el porteador a menudo está en mejores condiciones que el cargador para saber qué precauciones se necesitan. Una vez que el cargador haya notificado al porteador la naturaleza peligrosa de las mercancías que ha de transportar, corresponde al porteador determinar qué precauciones se requieren. Si se suprimiesen las palabras "en caso necesario", el cargador estaría obligado a proporcionar información al porteador aunque éste supiera muy bien lo que había que hacer. Por todo esto, su delegación se opone a las enmiendas de Yugoslavia y Bulgaria.

47. El Sr. MASSUD (Pakistán) dice que no es conveniente suprimir las palabras "en caso necesario", porque el cargador está obligado a informar al porteador acerca del carácter peligroso de las mercancías que expide, y en muchos casos las precauciones necesarias están implícitas en la propia naturaleza de las mercancías. Por otra parte, si el cargador no proporciona al porteador información sobre las precauciones que se requieran, el porteador podría transferir las mercancías a un porteador efectivo que tal vez desconociera las precauciones necesarias; en ese caso, se podría hacer responsable al cargador si se producen pérdidas o daños.

48. El Sr. FUCHS (Austria) dice que su delegación, cuya preocupación principal es promover el comercio internacional, coincide con la delegación de Yugoslavia en que la cuestión a que se refiere el párrafo 2 tiene repercusiones graves y que no debe darse a nadie la posibilidad de eludir sus obligaciones.

49. Con respecto a la cuestión planteada por el representante de Ghana, su delegación opina que es el cargador quien debe decidir qué información proporcionará, ya que representa al productor o vendedor y sabe qué precauciones se necesitan para evitar riesgos. Si se dejasen en el texto las palabras "en caso necesario", éstas darían lugar a disputas si se produjesen daños o pérdidas, y debieran suprimirse en interés del propio cargador.

50. El Sr. FAHIM (Egipto) apoya la disposición tal como fuera redactada por la CNUDMI. Si un porteador, cuando acepta mercancías peligrosas, tiene conocimiento de su carácter, no necesita preguntar al cargador qué precauciones se requieren. Si no lo sabe, pedirá más información.

51. El PRESIDENTE observa que la propuesta de suprimir las palabras "en caso necesario" en el párrafo 2 no cuenta con el apoyo de la mayoría. Invita a la Comisión a examinar a continuación las tres enmiendas presentadas por el Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.147).

52. El Sr. MALLINSON (Reino Unido) presenta las enmiendas del Reino Unido y dice que la primera y la tercera, a los párrafos 2 y 3, respectivamente, han de examinarse juntas. Tal y como está redactado, el párrafo 2 se aplica a una situación que se presenta al comienzo del viaje, y el párrafo 3 a una situación que se presenta durante el viaje. A juicio de su delegación, se trata de una duplicación innecesaria que puede dar origen a confusiones. Por consiguiente, propone que, en la segunda frase del párrafo 2, se supriman las palabras "y el porteador o el porteador efectivo no tiene conocimiento de alguna otra manera de su carácter peligroso", y que se aborde esa cuestión en el párrafo 3, modificando su redacción en la forma propuesta por la delegación del Reino Unido, con objeto de tener en cuenta todos los casos en que el porteador tendrá derecho a acogerse a las disposiciones de los incisos *a*) y *b*) del párrafo 2.

53. Además, la palabra "conocimiento" que figura en el párrafo 3 puede dar origen a controversias, pues hay muchas clases de conocimiento. El mejor ejemplo es el de un porteador que acepta hacerse cargo de mercancías con conocimiento de su carácter peligroso, conocimiento que podría no ser, sin embargo, razonable atribuir a su agente en un puerto distante, pues su experiencia de las mercancías es quizá distinta de la de su empleador. Por lo tanto, la delegación del Reino Unido propone que se reemplacen las palabras "si durante el transporte se hubiera hecho cargo de las mercancías con conocimiento de su carácter peligroso" por "que, al hacerse cargo de las mercancías, haya tenido efectivamente conocimiento de su carácter peligroso". De ese modo se restringiría el alcance de las cláusulas de excepción previstas en los incisos *a*) y *b*) del párrafo 2 a las personas que, habiéndose hecho cargo de las mercancías, tuviesen efectivamente conocimiento de su carácter peligroso.

54. Por último, con respecto a la segunda enmienda, al inciso *a*) del párrafo 2, su delegación estima que la palabra "envío" es un tanto inadecuada en el contexto de un convenio sobre contratos de transporte. Por consiguiente, propone que se modifique la redacción de ese inciso con objeto de introducir la idea de pérdida que se produzca durante el transporte, mientras las mercancías estén a cargo del porteador o del porteador efectivo. Sin embargo, se trata de una enmienda únicamente de forma, que tal vez pueda remitirse al Comité de Redacción.

55. El Sr. HONNOLD (Estados Unidos de América) dice que, en su forma actual, la segunda enmienda del Reino Unido parece sugerir que el cargador responderá de toda pérdida que se produzca mientras el porteador esté a cargo de las mercancías, aun cuando no haya una relación causal entre dicha pérdida y el carácter peligroso de las mercancías.

56. El Sr. MALLINSON (Reino Unido) dice que su delegación considera acertada esa observación y acepta que se remita al Comité de Redacción.

57. El Sr. SMART (Sierra Leona) apoya la primera enmienda del Reino unido, pero señala que la segunda no supone una mera cuestión de redacción sino que plantea un problema de fondo, pues tendrá por efecto hacer al cargador responsable de una pérdida no directamente relacionada con el carácter peligroso de las mercancías. Por ejemplo, si por culpa de un miembro de la tripulación se escapa un animal peligroso y causa pérdidas y daños a la propiedad de terceros, en virtud de esa enmienda el cargador será responsable.

58. El Sr. MARCIANOS (Grecia) apoya las tres enmiendas del Reino Unido. Sin embargo, para aclarar la finalidad de la segunda enmienda propone que se reemplacen las palabras "que se produzca" por "que sea causada por el carácter peligroso de las mercancías".

59. El Sr. SMART (Sierra Leona) dice que sólo puede aceptar la propuesta de Grecia si se añade la palabra "directamente" antes de la palabra "causada".

60. El Sr. SANYAOLU (Nigeria) hace suya la observación del orador precedente y dice que la segunda enmienda del Reino Unido amplia la responsabilidad del cargador más allá de lo previsto en el actual inciso *a*) del párrafo 2. A menos que se encuentre una redacción más apropiada, su delegación preferirá que se mantenga el texto actual.

61. El Sr. SEVON (Finlandia) indica que su delegación puede apoyar la enmienda del Reino Unido al inciso *a*) del párrafo 2 a condición de que se vuelva a redactar recogiendo la observación del representante de los Estados Unidos.

62. El Sr. DOUAY (Francia) dice que su delegación no puede aceptar en absoluto la primera enmienda del Reino Unido al párrafo 2. El efecto de la supresión de la frase a que se refiere será la imposición de una sanción prácticamente automática al cargador, por el mero hecho de que no ha cumplido con la obligación de informar al porteador sobre el carácter peligroso de las mercancías con lo que, sin más trámites, el porteador tendrá derecho a descargar las mercancías, a destruirlas o a hacerlas inofensivas. Sin embargo, pueden muy bien darse casos en que, aunque el cargador haya informado efectivamente al porteador con ocasión de un primer envío de mercancías peligrosas, no lo vuelva a hacer en los envíos subsiguientes del mismo tipo de mercancías, pues sabe que el porteador conoce ya perfectamente su carácter. Si se acepta la enmienda, en tales casos el porteador podrá recurrir a las medidas previstas en el inciso *b*) del párrafo 2.

63. La delegación de Francia no adopta ninguna posición especial respecto de la enmienda del Reino Unido al inciso *a*) del párrafo 2, ya que se trata esencialmente de un problema de redacción, y puede aceptar, ya sea la enmienda, ya sea el texto actual.

64. Por último, apoya la tercera enmienda del Reino Unido porque, en su forma actual, ese párrafo es demasiado restrictivo.

65. El Sr. QUARTEY (Ghana), apoya la primera enmienda del Reino Unido y dice que no esta de acuerdo con el representante de Francia. En virtud de la segunda frase del párrafo 2, un cargador que no haya declarado el carácter peligroso de las mercancías encomendadas al porteador puede eludir toda responsabilidad. La primera frase del párrafo 2 impone al cargador la obligación absoluta de informar al porteador del carácter peligroso de las mercancías. Incluso si el cargador ignora que las mercancías son peligrosas, y dichas mercancías adquieren luego un carácter peligroso en tránsito, deberá seguir siendo responsable de toda pérdida resultante de ello.

66. El Sr. SELVIG (Noruega) señala que, por lo que concierne a las cuestiones de fondo planteadas por las enmiendas del Reino Unido, su delegación prefiere que se conserve el texto actual. El principio en que se funda el párrafo 2 es el siguiente: si el cargador omite facilitar al porteador la información necesaria, sólo será responsable si el porteador no tiene conocimiento del carácter peligroso de las mercancías. Así pues, habrá una relación causal entre la omisión del suministro de información y la responsabilidad. El efecto de la supresión propuesta es, sin embargo, sugerir que puede producirse responsabilidad en ausencia de esa relación, aunque cabe reconocer que ese problema se resuelve, hasta cierto punto, con la enmienda del Reino Unido al párrafo 3. Con todo, su delegación no quisiera que se reemplazasen las palabras "con conocimiento" que han sido objeto de un examen muy detenido", por "haya tenido efectivamente conocimiento".

67. La segunda enmienda, al inciso *a*) del párrafo 2, plantea también dificultades a su delegación, pues, a diferencia del texto actual, no especifica la causa del daño.

68. El orador reconoce que algunas de las cuestiones objeto de las enmiendas son de pura forma, pero exhorta a la Comisión a que se muestre claramente partidaria del texto de la CNUDMI por lo que respecta a los problemas de fondo.

69. Con referencia a una cuestión planteada por el Sr. KHOO (Singapur), el Sr. HONNOLD (Estados Unidos de América) explica que no ha propuesto ninguna modificación concreta de la enmienda del Reino Unido al inciso *a*) del párrafo 2; se ha limitado a señalar a la atención de la Comisión que la enmienda no tenía en cuenta la relación entre la pérdida y el carácter peligroso de las mercancías. Conviene en la necesidad de llegar a un acuerdo sobre los problemas de fondo que se plantean, a reserva de toda modificación de forma que resulte necesario introducir.

70. El Sr. MASSUD (Pakistán) se opone a la primera y a la tercera enmiendas del Reino Unido y puntualiza que la mención del conocimiento en el momento en que una persona se hace cargo de las mercancías daría al párrafo 3 un alcance más restringido que el del párrafo 2, que no está limitado por ninguna referencia al factor tiempo. El párrafo 2, a diferencia del párrafo 3, se aplica cuando el porteador tiene conocimiento del carácter peligroso de las mercancías en el momento de la pérdida o el daño efectivo. A juicio del orador sería injusto que el porteador pudiera imputar al cargador la responsabilidad absoluta porque tenía conocimiento cuando se produjo la pérdida o el daño pero no cuando se hizo cargo de las mercancías.

71. La enmienda al inciso *a*) del párrafo 2 es también inaceptable para su delegación, pues extiende el período de responsabilidad previsto en el convenio. A este respecto, el Sr. Massud recuerda a la Comisión que varias delegaciones son partidarias de un período de responsabilidad limitado al trayecto de puerto a puerto, y no de una ampliación de ese período desde el momento en que se toman a cargo las mercancías hasta el momento de la entrega.

72. El Sr. HANKE (República Democrática Alemana) dice que, en general, su delegación apoya el texto actual. No obstante, está dispuesta a aceptar la enmienda del Reino Unido al inciso *a*) del párrafo 2, con las nuevas enmiendas introducidas por los representantes de Grecia y de Sierra Leona.

73. El Sr. KHOO (Singapur) puede apoyar la enmienda del Reino Unido al inciso *a*) del párrafo 2, a condición de

que se modifique la redacción para tener en cuenta la relación causal entre las mercancías peligrosas y la pérdida. De lo contrario, preferirá que se mantenga el texto existente.

74. El Sr. DONOVAN (Estados Unidos de América) hace notar que en el inciso *a*) del párrafo 2 consta la expresión "responsable . . . de toda pérdida", mientras que en el resto del convenio se utiliza el término "responsable de las pérdidas". Sugiere que se pida al Comité de Redacción que examine la posibilidad de suprimir la palabra "toda" en el inciso *a*) del párrafo 2, para poner el texto en armonía con el resto del Convenio.

75. El PRESIDENTE dice que se pedirá al Comité de Redacción que examine las cuestiones de forma planteadas por las enmiendas del Reino Unido. En cuanto a las cuestiones de fondo, toma nota de que hay acuerdo de que se mantenga el texto actual.

*Se levanta la sesión a las 18 horas.*

# 19a. sesión

**Lunes 20 de marzo de 1978, a las 10.45 horas**

*Presidente:* Sr. M. CHAFIK (Egipto).

A/CONF.89/C.1/SR.19

**Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/7 y Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.80, L.106, L.111, L.147, L.157, L.158, L.162, L.166)**

*Artículo 13* (continuación)

*Párrafo 2*

1. El PRESIDENTE invita al representante de Austria a que presente su enmienda (A/CONF.89/C.1/L.157).

2. El Sr. FUCHS (Austria) explica que si el cargador no informa al porteador del carácter peligroso de las mercancías que deben transportarse hasta el momento en que se las entrega, como se prevé en el proyecto de convenio, es ya demasiado tarde para adoptar las precauciones necesarias en el puerto y a bordo del buque. Por ello, a fin de que el cargador tenga obligación de dar a conocer al porteador el carácter peligroso de las mercancías desde el momento de la celebración del contrato de transporte, la delegación austríaca propone que se supriman en el párrafo 2 del proyecto de convenio las palabras "cuando el cargador entregue mercancías peligrosas al porteador o al porteador efectivo", y que adopte la redacción del párrafo 2 que figura en el documento A/CONF.89/C.1/L.157.

3. El Sr. PALLUA (Yugoslavia) se manifiesta en favor de la enmienda de Austria.

4. El Sr. VOGEL (República Democrática Alemana) podría aceptar la enmienda de Austria si el inciso *a*) estuviera redactado del modo siguiente: "*a*) El cargador será responsable para con el porteador de los perjuicios resultantes del carácter peligroso de tales mercancías, y".

5. El Sr. GORBANOV (Bulgaria) apoya la enmienda de Austria, ya que suprime la condición restrictiva que figura en el proyecto de convenio.

6. El Sr. SELVIG (Noruega) hace observar que en el texto del proyecto de convenio se hace referencia al porteador y al porteador efectivo. Con ello se pretende que la información sobre el carácter peligroso de las mercancías se facilite a la persona a la que el cargador entrega esas mercancías, pues es esta persona la que precisa tal información. Si el cargador suministra la información necesaria a la persona a quien entrega las mercancías peligrosas, se considera que ha cumplido su obligación. En otro caso, tendría que informar tanto al porteador efectivo como al porteador, lo que en la práctica podría ser complicado. Lo principal es que el porteador efectivo reciba las informaciones necesarias. Como la enmienda de Austria no indica de manera bastante clara que las informaciones deben facilitarse a la persona que recibe las mercancías peligrosas, la delegación noruega no puede aprobarla.

7. El Sr. BYERS (Australia) hace suyas las observaciones del representante de Noruega y declara que no puede aceptar la enmienda de Austria.

8. El PRESIDENTE somete a votación la enmienda de Austria.

9. *Por 32 votos contra 4 y 17 abstenciones, queda rechazada la enmienda.*

10. El PRESIDENTE invita al representante del Brasil a que presente su enmienda, que figura en el documento A/CONF.89/C.1/L.166.

11. El Sr. GUEIROS (Brasil) declara que la enmienda de la delegación brasileña obedece a la preocupación de imponer expresamente sanciones al cargador por no cumplir la obligación de señalar o marcar las mercancías peligrosas. Esta sanción se justifica por la importancia que reviste, en cuanto a fuente de información, la marca o señal fijada sobre las mercancías peligrosas.

12. El Sr. KHOO (Singapur) apoya la enmienda presentada por la delegación del Brasil.

13. El Sr. SELVIG (Noruega) dice que el punto de vista de la delegación del Brasil se comprende, pero plantea dificultades, no tanto de principio como de aplicación. En efecto, si se adoptase el texto propuesto por el Brasil, el

simple hecho de que el cargador no marcara las mercancías peligrosas, aun cuando hubiera proporcionado al porteador todas las informaciones necesarias, le impondría una responsabilidad y conferiría al porteador el derecho de destruir las mercancías. Semejante sanción es demasiado severa y las disposiciones del inciso *b*) del párrafo 3 de la enmienda del Brasil sólo deberían aplicarse en caso de que el cargador hubiera proporcionado al porteador informaciones insuficientes.

14. En lo que respecta al principio de la sanción por no señalar las mercancías peligrosas, el Sr. Selvig hace observar que en la legislación de la mayor parte de los países se prevén penas contra los cargadores negligentes y que no es necesario que esas penas sean objeto de una normalización internacional. Dicha normalización suscitaría dificultades, y es preferible que esas penas se adapten al sistema penal de cada Estado. Por consiguiente, la delegación noruega no puede apoyar la enmienda del Brasil.

15. El Sr. BOOLELL (Mauricio) considera que la enmienda del Brasil aclararía las obligaciones impuestas al cargador y las sanciones aplicables por el incumplimiento de esas obligaciones. Por consiguiente, apoya dicha enmienda.

16. El Sr. POPOV (Bulgaria) aprueba la enmienda del Brasil, pero con una reserva concerniente al inciso *b*), y que precisará cuando se examine el párrafo 4 del artículo 13 del proyecto de convenio.

17. El Sr. AMOROSO (Italia) dice que apoyó en principio la enmienda del Brasil cuando fue presentada verbalmente, pero que ahora le resulta difícil aceptar la enmienda en su totalidad. En efecto, dicha enmienda va a aumentar las responsabilidades del cargador en el caso que haya dado al porteador las informaciones necesarias pero no haya señalado las mercancías peligrosas. Todo el problema deriva de que no se había previsto sanción alguna en relación con las disposiciones del párrafo 1 del artículo 13. Por ello, cabe preguntarse si procede conservar dicho párrafo 1. Sería posible suprimirlo, pues, aun sin ese párrafo, el artículo 13 sigue estando bien concebido. Por otra parte, existen en las legislaciones nacionales y en otros convenios normas relativas a la fijación de marcas.

18. El PRESIDENTE hace observar que el representante de Italia ha formulado una propuesta verbal. Se pregunta si es aceptable.

19. El Sr. RAMIREZ HIDALGO (Ecuador) apoya la enmienda del Brasil porque aclara el artículo 13, lo cual es de interés tanto para el cargador como para el porteador.

20. El Sr. MONTGOMERY (Canadá) considera que determinadas mercancías peligrosas que son expedidas a granel no se prestan a la fijación de marcas. Lo importante es que el cargador informe adecuadamente al porteador del carácter peligroso de las mercancías expedidas. Las sanciones previstas deben aplicarse cuando se hayan proporcionado esas informaciones. Por ello, la delegación del Canadá formula reservas acerca de la enmienda del Brasil.

21. El Sr. REISHOFER (Austria) hace observar que, en el documento A/CONF.89/7, Austria, como acaba de hacerlo el representante de Italia, había propuesto que se suprimiera el párrafo del artículo 13. Por consiguiente, la delegación austríaca apoya la propuesta de Italia. Pero, si no se desea suprimir el párrafo 1, la delegación austríaca apoyará la enmienda del Brasil.

22. El PRESIDENTE recuerda que, al comienzo de la Conferencia, se decidió que todas las propuestas hechas anteriormente por los gobiernos deberían ser presentadas de nuevo a la Conferencia.

23. El Sr. PTAK (Polonia) estima que la enmienda del Brasil es útil por cuando precisa las obligaciones del cargador y del porteador. El hecho de fijar una marca o una señal en las mercancías peligrosas es una operación muy necesaria para prevenir los accidentes, no sólo durante el transporte sino después de la descarga. Por ello, la delegación polaca estima que conviene conservar el párrafo 1 del artículo 13 tal como figura en el proyecto de convenio y adoptar en su integridad la enmienda del Brasil.

24. El Sr. CASTRO (México) apoya la enmienda del Brasil.

25. El Sr. MUCHI (Kenya) dice que la enmienda del Brasil suscita ciertas dificultades, pues el texto actual del artículo 13 prevé ya que el cargador debe indicar sobre las mercancías peligrosas su carácter de tales, informar de ello al porteador y, en caso necesario, precisar las precauciones que deben adoptarse. Ahora bien, parecería injusto que, después de haber informado al porteador de la naturaleza de las mercancías y de las disposiciones que deben adoptarse, el cargador corra el riesgo de que las mercancías se descarguen, destruyan o hagan inofensivas por la sola razón de que no lleven una marca o una señal que indique que son peligrosas. En cuanto a la sugerencia de la delegación de Italia, la delegación de Kenya tampoco puede aceptarla, pues incluso si la enmienda del Brasil va demasiado lejos, conviene mantener el párrafo 1.

26. El Sr. BYERS (Australia) no puede suscribir la enmienda brasileña, porque según su interpretación del texto actual del párrafo 1, el cargador deberá señalar o marcar de modo apropiado las mercancías peligrosas como tales, mientras que el párrafo 2 refuerza esa obligación formulándola en términos más explícitos y previendo la imposición de sanciones. Es la primera frase del nuevo párrafo 3 propuesto por la delegación brasileña el que suscita dificultades, ya que esta disposición permitiría a un porteador debidamente informado del carácter peligroso de las mercancías y de las precauciones que deben adoptarse destruir las mercancías únicamente porque el cargador no las hubiera marcado, por inadvertencia o porque le fuese imposible hacerlo. Tal consecuencia parece excesiva, y ésa es la razón de que la delegación australiana abogue por el mantenimiento del texto actual.

27. El Sr. NOVOA IGUZQUIZAR (Cuba) suscribe la enmienda brasileña, puesto que, por muy rigurosos que sean los reglamentos aplicables en los puertos, no basta con informar al porteador del carácter peligroso de las mercancías; el cargador debe estar obligado a señalarlas o marcarlas como tales, para llamar la atención de los manipuladores y evitar una catástrofe.

28. El Sr. NDAWULA (Uganda) comparte el punto de vista de las delegaciones de Kenya y Australia, que se oponen a la enmienda brasileña. Efectivamente, sería sorprendente que se impusieran sanciones a un cargador que hubiera informado al porteador del carácter de las mercancías y de las precauciones que deben adoptarse. Además, el texto actual del artículo 13 establece ya sanciones suficientes en caso de que el cargador no cumpla su obligación.

29. El Sr. WUREH (Liberia) apoya la enmienda brasileña en el convencimiento de que hay que informar a todas las personas interesadas del carácter peligroso de las mercancías de modo que se pueda tomar el cuidado adecuado para evitar que las mercancías peligrosas puedan causar daño no solamente a las otras mercancías que se transporten en el mismo buque sino también a la tripulación y al buque en sí.

30. El Sr. DE FRANCHIS (Observador de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental) señala a la atención de los participantes la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, en la que son partes 97 Estados. El capítulo 7 de ese instrumento, que regula las condiciones del transporte de mercancías peligrosas, contiene normas aplicables a la carga, el marcado y etiquetado, la documentación que debe facilitarse y las condiciones de estiba de las mercancías peligrosas, normas que actualmente son parte integrante del derecho interno de los Estados partes en esa Convención.

31. El Sr. GONDRA (España) opina que, si bien es conveniente sancionar el incumplimiento de las obligaciones enunciadas en los párrafos 1 y 3 del artículo 13, no lo es menos tener presentes las graves consecuencias que podría tener para el cargador una disposición demasiado rigurosa. Lo esencial es informar debidamente al porteador del carácter peligroso de las mercancías, ya que, a juicio de la delegación española, la fijación de marcas en las mercancías no es sino uno de los medios de cumplir esa obligación, puesto que en el caso de las mercancías a granel, por ejemplo, el cargador no puede recurrir a ese procedimiento. Pero quizás se pudiera aceptar la enmienda del Brasil si se refundiesen los párrafos 1 y 2 en un solo párrafo, del tenor siguiente: "Cuando el cargador entregue mercancías peligrosas al porteador o al porteador efectivo, según el caso, le informará en forma conveniente de su carácter peligroso, bien mediante la fijación de marcas o por otro medio suficiente, y le informará en caso necesario de las precauciones que deban adoptarse".

32. El Sr. AL-ALAWI (Omán) dice que la enmienda brasileña plantea dificultades a su delegación. Efectivamente, ¿acaso podría permitirse al porteador descargar, destruir o hacer inofensivas las mercancías a granel, so pretexto de que no llevan ninguna marca o señal indicando que son peligrosas? Sólo deben imponerse sanciones al cargador cuando éste haya incumplido totalmente su deber de información.

33. El Sr. ATTAR (Iraq) apoya la enmienda brasileña, ya que conviene reforzar la obligación impuesta al cargador en el párrafo 1, en defecto de lo cual esa obligación sería letra muerta. Las sanciones que pudiera prever el artículo 13 no protegerían solamente los intereses del cargador, sino también los de todas las demás partes interesadas en el transporte de las mercancías de que se trate. Así, sería grave que no se informara del carácter peligroso de las mercancías a las personas encargadas de su almacenamiento, o que la tripulación no adoptara las precauciones necesarias por falta de información.

34. El Sr. PALMER (Reino Unido) estima que, en su conjunto, el texto inicial es satisfactorio; se pregunta además si la enmienda brasileña tendría en realidad el efecto deseado, ya que el cargador sólo sería objeto de sanciones si "el porteador o el porteador efectivo no tienen conocimiento del carácter peligroso de las mercancías por otro conducto". Por consiguiente, el representante del Reino Unido no está seguro de que la enmienda brasileña vaya más allá que el texto actual de los párrafos 1 y 2 del artículo 13.

35. El Sr. GUEIROS (Brasil) hace observar que hoy se vive en un mundo peligroso y que es preciso, en consecuencia, imponer a las personas responsables de las mercancías peligrosas, en este caso al cargador, la obligación de adoptar todas las medidas necesarias para evitar catástrofes. Es absolutamente indispensable que las personas - los manipuladores y otras - que han de manejar los explosivos, por ejemplo, sepan que se trata de mercancías peligrosas, y no basta con informar acerca de ello, por ejemplo por teléfono, al porteador, el cual puede olvidarse de avisar a los demás interesados. La finalidad esencial de la propuesta brasileña es hacer de la disposición del párrafo 1 del texto actual una verdadera obligación cuyo incumplimiento entrañaría sanciones.

36. El PRESIDENTE invita a los miembros de la Comisión a votar sobre la enmienda brasileña (A/CONF.89/C.1/L.166).

37. *Por 35 votos contra 24 y 7 abstenciones, queda rechazada la enmienda.*

38. El PRESIDENTE dice que, si no hay objeciones, considerará que la Comisión aprueba los párrafos 1 y 2 del artículo 13 y los remite al Comité de Redacción.

39. *Así queda acordado.*

*Párrafo 3*

40. El Sr. FILIPOVIĆ (Yugoslavia) dice que su delegación retira su enmienda al párrafo 3 (A/CONF.89/C.1/L.111), porque está vinculada con la enmienda que había propuesto al párrafo 2, enmienda que no ha sido adoptada.

41. El Sr. MALLINSON (Reino Unido) reitera que la enmienda británica (A/CONF.89/C.1/L.147) ha sido ya objeto de un largo debate en la sesión precedente con motivo del examen de la enmienda británica al inciso *a*) del párrafo 2, contenida en el mismo documento. Se trata esencialmente de agregar al párrafo 3 la noción de conocimiento "efectivo".

42. El Sr. MONTGOMERY (Canadá) formula varias observaciones acerca de la redacción del párrafo 3 del artículo 13 del proyecto de convenio y de la propuesta británica. Pregunta en primer lugar si no habría que precisar quién es la "persona" mencionada en el párrafo 3

indicando que se trata del porteador, o del porteador efectivo, de sus empleados o agentes.

43. Seguidamente, el representante del Canadá señala que en la enmienda británica no se recogen las palabras "durante el transporte" que figuran en el proyecto de convenio y que, a su juicio, limitan el alcance del párrafo 3. Efectivamente, conforme a lo dispuesto en el artículo 4, "la responsabilidad del porteador por las mercancías . . . comprenderá el periodo durante el cual las mercancías estén a cargo del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga". Ahora bien, no parece que la intención del artículo 13 sea limitar la responsabilidad del porteador durante el transporte únicamente.

44. En tercer lugar, el representante del Canadá hace observar que el párrafo 3 de los dos textos que se están examinando no regula las situaciones en que un porteador efectivo se haga cargo de las mercancías sin saber efectivamente que son peligrosas. Por su parte, el porteador puede acogerse a la disposición del párrafo 2; pero cabe preguntarse qué sucederá si el porteador no ha advertido al porteador efectivo del carácter peligroso de las mercancías. También habría que tener en cuenta los casos en que hay transbordo o en que se suceden varios porteadores. Por lo tanto, en la redacción del párrafo 3 hay una laguna que el Comité de Redacción debería tratar de colmar.

45. El Sr. Montgomery precisa que estas observaciones van destinadas al Comité de Redacción, y pide que toda decisión respecto de las mismas sea aplazada en espera de que las demás delegaciones tengan tiempo de reflexionar sobre ellas y de formular su opinión.

46. El Sr. SELVIG (Noruega) no ve la necesidad de agregar la palabra "efectivamente" al párrafo 3 del artículo 13 y prefiere el texto actual.

47. El PRESIDENTE señala que la enmienda británica al párrafo 3 del artículo 13 (A/CONF.89/C.1/L.147) no ha sido apoyada, y considera que la Comisión la ha rechazado.

48. *Así queda acordado.*

49. El PRESIDENTE señala también que la delegación del Canadá ha pedido que la Comisión aplace para más adelante su decisión sobre el párrafo 3.

50. *Así queda acordado.*

*Párrafo 4*

51. El Sr. POPOV (Bulgaria) presenta la enmienda de su delegación (A/CONF.89/C.1/L.106) consistente en suprimir las palabras "cuando las circunstancias lo requieran" en el párrafo 4 del artículo 13. El párrafo 2 da al porteador o al porteador efectivo el derecho de descargar, destruir o transformar en inofensivas las mercancías si descubre que son peligrosas sin haber sido informado de ello. Sin embargo, las circunstancias que obligan a un porteador a desembarazarse así de mercancías peligrosas son variables, y no existe un criterio bien definido a este respecto. Ahora bien, se quiere exigir al porteador que demuestre que las circunstancias han hecho necesarias las medidas por él adoptadas, sin lo cual incurrirá en responsabilidad por lo que concierne a las consecuencias perjudiciales que su acto pueda acarrear, y el cargador podrá demandarlo. La delegación búlgara cree que esta exigencia es demasiado severa y que las consecuencias de la disposición del párrafo 4 son demasiado gravosas para el porteador en el plano jurídico, tanto más cuanto que a menudo este último ha de tomar una decisión muy rápida apremiado por los acontecimientos. En realidad, el porteador no tiene la posibilidad de adoptar la decisión acertada y, precisamente para tener en cuenta esta situación, la delegación búlgara propone que se supriman las palabras "cuando las circunstancias lo requieran".

52. El Sr. SMART (Sierra Leona), apoyado por el Sr. NDAWULA (Uganda), se pronuncia en favor del texto del párrafo 4 tal como figura actualmente porque el porteador, al descubrir que las mercancías son peligrosas, tiene diferentes posibilidades de acción, que están previstas en el párrafo 2, y porque las palabras "cuando las circunstancias lo requieran" ofrecen una protección contra toda decisión arbitraria por parte del porteador. Por lo tanto, es preciso mantener esas palabras.

53. El Sr. DOUAY (Francia) también es partidario de que se mantenga la fórmula que se discute, con la cual el texto resulta más flexible y más matizado.

54. El Sr. MONTGOMERY (Canadá) se pronuncia en favor del texto actual, que garantiza que el porteador adoptará una decisión razonable.

55. El Sr. SEVON (Finlandia) también es partidario del texto inicial, que obliga al porteador a tomar en consideración los intereses del cargador al adoptar su decisión.

56. El Sr. PTAK (Polonia) apoya por su parte la enmienda búlgara, que da mayor libertad de acción al porteador o al capitán del buque, obligados a afrontar situaciones de emergencia. Si el cargador no ha marcado las mercancías ni ha informado al porteador de su carácter peligroso, deberá sufrir las consecuencias de su negligencia o de su olvido.

57. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) estima que el texto inicial del párrafo 4 hace recaer una responsabilidad demasiado grande sobre el porteador, siendo así que es frecuente que éste tenga que adoptar una decisión en circunstancias difíciles, sin poder recurrir al dictamen de un experto.

58. El Sr. M'BAH (República Unida del Camerún) estima que las palabras "cuando las circunstancias lo requieran" introducen en el párrafo 4 un equilibrio necesario, en la medida en que hacen responsable al porteador de la decisión que deba adoptar, obligándole al mismo tiempo a justificar esta decisión. Se opone pues a la supresión de estas palabras.

59. El Sr. NSAPOU (Zaire) se opone también a la enmienda de Bulgaria por las razones que han indicado Sierra Leona, Uganda y Francia.

60. El Sr. MUCHUI (Kenya) cree, por su parte, que no es una exigencia excesiva para el porteador el pedirle que adopte una decisión razonable, y esto es lo único que exigen al porteador las palabras "cuando las circunstancias lo requieran". Por otra parte, estas palabras figuran ya en el inciso *b*) del párrafo 2. Así pues,

el representante de Kenya es partidario de que se mantengan.

61. El Sr. HACHANA (Túnez) se opone también a la supresión de las palabras "cuando las circunstancias lo requieran".

62. El Sr. SANYAOLU (Nigeria) es partidario de que se mantengan las palabras "cuando las circunstancias lo requieran", porque permiten juzgar la decisión del porteador conforme a un criterio objetivo.

63. El PRESIDENTE dice que, de no haber objeciones, considerará rechazada la enmienda de Bulgaria al párrafo 4 del artículo 13 (A/CONF.89/C.1/L.106).

64. *Así queda acordado.*

65. El Sr. DOUAY (Francia) dice que la enmienda de su delegación (A/CONF.89/C.1/L.80) tiene por único objeto aclarar el texto del párrafo 4 sustituyendo las palabras "en los casos en que las disposiciones del inciso *b*) del párrafo 2 del presente artículo no se apliquen o no puedan ser invocadas" por las palabras "En los casos en que se hayan cargado con conocimiento de causa y con el consentimiento del porteador". Propone que, a continuación de la palabra "porteador", se añadan las palabras "y del porteador efectivo". Si los miembros de la Comisión están de acuerdo en admitir que afecta únicamente a la redacción, esta enmienda podrá ser remitida inmediatamente al Comité de Redacción. En caso contrario, la delegación francesa la retirará.

66. La Sra. BRUZELIUS (Noruega) estima que la enmienda de Francia limita el alcance del párrafo 4, porque las palabras "en los casos en que se hayan cargado con conocimiento de causa y con el consentimiento del porteador y del porteador efectivo" no corresponden exactamente a la disposición del inciso *b*) del párrafo 2.

67. El Sr. GORBANOV (Bulgaria), al igual que la representante de Noruega, cree que la enmienda de Francia es de fondo y que limitaría la aplicación del párrafo 4.

68. El Sr. DOUAY (Francia) retira su enmienda.

69. *El párrafo 4 del artículo 13 es remitido al Comité de Redacción.*

*Artículo 14*

*Párrafo 1*

70. El Sr. MALLINSON (Reino Unido) retira su enmienda (A/CONF.89/C.1/L.162) en favor de la del Canadá (A/CONF.89/C.1/L.158), que es idéntica.

71. El Sr. MONTGOMERY (Canadá) dice que su enmienda al párrafo 1 del artículo 14 tiene por objeto precisar que el porteador deberá entregar al cargador un conocimiento de embarque firmado.

72. El Sr. SMART (Sierra Leona) apoya la enmienda del Canadá.

73. El Sr. AMOROSO (Italia) pregunta si esta enmienda es verdaderamente necesaria, desde el momento que en el inciso *j*) del párrafo 1 del artículo 15 se dice que en el conocimiento de embarque deberá constar, entre otras cosas; "la firma del porteador o de la persona que actúe en su nombre".

74. El Sr. DOUAY (Francia) hace observar que un conocimiento de embarque sin firma no sería un contrato de transporte, pues un contrato sólo es válido cuando está firmado. La enmienda del Canadá le parece tanto más innecesaria cuanto que, como ha dicho el representante de Italia, el inciso *j*) del párrafo 1 del artículo 15 precisa que en el conocimiento deberá constar la firma del porteador. Así pues, el orador es partidario de que se mantenga el texto actual.

75. El Sr. COVA ARRIA (Venezuela) por su parte, apoya la enmienda del Canadá.

76. El Sr. CASTRO (México), al igual que el representante de Francia, cree que es preciso mantener el texto actual.

77. El Sr. SANYAOLU (Nigeria) apoya la enmienda del Canadá porque, en la práctica, es posible que se entreguen conocimientos de embarque no firmados.

78. El Sr. PTAK (Polonia) hace observar que, si se adoptase la enmienda del Canadá, habría que completarla indicando por quién deberá estar firmado el conocimiento de embarque, porque la palabra "firmado" no significa nada por sí sola. Así pues, habría que precisar que el conocimiento de embarque deberá estar "firmado por el porteador o por la persona que actúe en su nombre", conforme al inciso *j*) del párrafo 1 de artículo 15. Sin embargo, como en ese inciso se dice ya que en el conocimiento de embarque deberá constar la firma del porteador o de la persona que actúe en su nombre, huelga repetirlo en el párrafo 1 del artículo 14. Por lo tanto, la enmienda del Canadá carece de justificación.

*Se levanta la sesión a las 13.30 horas.*

# 20a. sesión

**Lunes 20 de marzo de 1978, a las 15.05 horas**

*Presidente*: Sr. M. CHAFIK (Egipto).

A/CONF.89/C.1/SR.20

**Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 y Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.10, L.24, L.42, L.66, L.100, L.139, L.158, L.162, L.163)**

*Artículo 14* (conclusión)

*Párrafo 1* (conclusión)

1. El Sr. TANIKAWA (Japón) indica que su delegación no se opone a las enmiendas del Canadá (A/CONF.89/C.1/L.158) y del Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.162), pero no ve la necesidad real de incluir en el párrafo 1 del artículo 14 una referencia a la firma del conocimiento de embarque, punto que ya está previsto en el inciso *j*) del párrafo 1 del artículo 15.

2. El Sr. GANTEN (República Federal de Alemania) dice que también su delegación considera superflua la inserción de la palabra "firmado" en el párrafo 1 del artículo 14. Sin embargo, las enmiendas propuestas sí tienen importancia para el párrafo 2 del artículo 14, a cuya primera frase su delegación propone una pequeña enmienda, a saber, la sustitución de las palabras "autorizada al efecto por el" por las palabras "en nombre del".

3. El Sr. LEBEDEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) dice que su delegación apoya las enmiendas de Canadá y del Reino Unido en relación con el párrafo 1 del artículo 14. En el párrafo 1 del artículo 15 se especifica una serie de datos que deben constar en el conocimiento de embarque, pero no se indica que la ausencia de alguno de ellos afecte la validez jurídica del documento; cabría inferir de ello que un conocimiento no firmado puede ser válido. Se trata de una omisión que puede subsanarse con la modificación propuesta al párrafo 1 del artículo 14.

4. De lo dicho se desprende que habría que suprimir por innecesario el inciso *j*) del párrafo 1 del artículo 15, con objeto de dar coherencia a los textos de los artículos 14 y 15 en su conjunto.

5. El Sr. GORBANOV (Bulgaria) afirma que su delegación no ve la necesidad de añadir la palabra "firmado" al texto del párrafo 1 del artículo 14, puesto que en los párrafos 2 y 3 de ese artículo se establece claramente que la firma es una condición indispensable para la validez de un conocimiento de embarque. El hecho de que un contrato no firmado carezca de validez no es razón suficiente para enmendar la referencia a un documento que es prueba de un contrato de transporte, indicando que el documento debe estar firmado; incumbe a los tribunales determinar, en cada caso, la validez de los documentos contractuales.

6. En cuanto al párrafo 3 del artículo 14, la delegación de Bulgaria estima que un conocimiento de embarque, aun sin firmar, puede ser válido si el porteador no lo impugna; en todo caso nada impide la utilización de ese conocimiento como instrumento válido en las relaciones contractuales con el cargador o con terceros.

7. La delegación de Bulgaria prefiere el texto actual del párrafo 1 del artículo 14.

8. El Sr. MEGHJI (República Unida de Tanzania) dice que su delegación coincide con el representante de Francia y con otros oradores en que la cuestión de la firma de un conocimiento de embarque se trata debidamente en el inciso *j*) del párrafo 1 del artículo 15. Por consiguiente, aunque su delegación no considera perjudiciales las enmiendas propuestas por el Canadá y el Reino Unido, tampoco ve ningún motivo para apoyarlas.

9. El Sr. SUMULONG (Filipinas) señala que, si se examina el texto actual del párrafo 1 del artículo 14 teniendo presentes las disposiciones de los párrafos 2 y 3 de ese artículo y del artículo 15, se advierte que en el párrafo 1 del artículo 14 sólo se prevé que el porteador deberá, a petición del cargador, expedir a éste un conocimiento de embarque, y que la inserción en ese párrafo de la palabra "firmado" es superflua. La cuestión de la firma se trata como corresponde en el párrafo 3 del artículo 14, en el inciso *j*) del párrafo 1 del artículo 15 y en la definición contenida en el párrafo 6 del artículo 1. Por estas razones, la delegación de Filipinas prefiere que no se modifique el texto del párrafo 1 del artículo 14.

10. El PRESIDENTE invita a la Comisión a que proceda a la votación sobre las enmiendas de Canadá y el Reino Unido al párrafo 1 del artículo 14 (A/CONF.89/C.1/L.158 y L.162).

11. *Por 21 votos contra 10 y 20 abstenciones, quedan rechazadas las enmiendas.*

12. El PRESIDENTE hace notar que, a raíz de la votación que acaba de efectuarse, se retira la enmienda de Canadá al párrafo 2 del artículo 14, contenida en el documento A/CONF.89/C.1/L.158.

*Párrafo 2*

13. El Sr. DONOVAN (Estados Unidos de América), presentando la enmienda de su delegación al párrafo 2 del artículo 14 (A/CONF.89/C.1/L.66), dice que el objeto de ese párrafo es prever que el conocimiento de embarque pueda llevar la firma de una persona distinta del propio porteador. La segunda frase del párrafo puede, sin embargo, dar origen a ciertas dificultades, pues el capitán

suele delegar su facultad para firmar los documentos del buque.

14. La delegación de Estados Unidos, después de meditar sobre la enmienda propuesta, ha decidido que las palabras "como porteador efectivo" son superfluas; por consiguiente deben suprimirse al final del texto del documento A/CONF.89/C.1/L.66.

15. El Sr. HACHANA (Túnez) señala que el texto de la enmienda de Túnez al párrafo 2 del artículo 14 (A/CONF.89/C.1/L.42) es muy similar al de la enmienda de los Estados Unidos, pero en cada una de esas propuestas se refiere a problemas diferentes. En la segunda frase del párrafo 2 se prevé que se considerá que un conocimiento de embarque firmado por el capitán del buque que transporta las mercancías ha sido firmado en nombre del porteador. Un armador que transporta mercancías en nombre de un tercero será, por lo general, la parte que interviene realmente en el contrato con el cargador. Ahora bien, si el capitán o una persona autorizada por él firma el conocimiento de embarque, es importante que el armador siga siendo responsable, como porteador efectivo, por las pérdidas o daños. Este aspecto se tendría en cuenta en la enmienda al párrafo 2 propuesta por la delegación de Túnez.

16. La delegación de los Estados Unidos acaba de suprimir oralmente las palabras "como porteador efectivo" en su enmienda; la delegación de Túnez, por su parte, se propone mantener esas palabras en el texto de su propia enmienda y, por lo tanto, pide a la Comisión que la examine en primer lugar.

17. La Sra. RICHTER-HANNES (República Democrática Alemana) señala que en las enmiendas de Túnez y de los Estados Unidos se aborda el mismo problema que en la de su propia delegación (A/CONF.89/C.1/L.92) acerca del inciso *c*) del párrafo 1 del artículo 15. Por lo general, un conocimiento de embarque lleva la firma del agente del porteador o del capitán y si, en esos casos, el nombre es incorrecto o está equivocado o no figura, puede haber incertidumbre acerca de la persona contra la cual se iniciará una acción por daños en caso de pérdida o daño ya que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 10, es el porteador parte en el contrato quien responderá por ello. La disposición contenida en el documento A/CONF.89/C.1/L.92 se basa en una disposición del derecho marítimo de su país a la que se ha acudido a menudo con ocasión de litigios internacionales, cuando han surgido dificultades para la determinación de la personalidad del porteador. En vista de que de los anteriores debates se desprende claramente que la Comisión desea evitar que se introduzcan en el nuevo Convenio problemas jurídicos relacionados con el mandato, debería procederse inmediatamente al examen de la propuesta de su delegación. En las enmiendas de Túnez y de los Estados Unidos habría que suprimir la referencia a las personas autorizadas para firmar el conocimiento de embarque.

18. El Sr. SMART (Sierra Leona) dice que el párrafo 2 del artículo 14 tiene solamente por objeto tratar la cuestión de los conocimientos de embarque, y no la de su firma. A este respecto, su delegación tenía el propósito de aducir razones en apoyo de la enmienda del Canadá contenida en el documento A/CONF.89/C.1/L.158 y, por eso, no ha presentado una propuesta propia; lamentablemente, la enmienda del Canadá ha sido retirada.

19. El Sr. MASSUD (Pakistán) opina que las enmiendas de Túnez y de los Estados Unidos tienen dos objetivos importantes. En primer lugar intentan aclarar el texto del párrafo 2 del artículo 14 con objeto de que quede explícita la facultad que está implícita. En segundo lugar, prevén que se considerará que un conocimiento de embarque firmado por el capitán del buque o con su autorización ha sido firmado en nombre del porteador, y también en nombre del armador como porteador efectivo.

20. Por consiguiente, su delegación puede apoyar las enmiendas contenidas en los documentos A/CONF.89/C.1/L.42 y L.66.

21. El Sr. MARCIANOS (Grecia) dice que, hasta ahora, el proyecto de convenio sólo trata de las relaciones entre el cargador y el porteador, pero que las enmiendas de Túnez y de los Estados Unidos introducen a un tercero, a saber, el armador, quien responderá incluso no siendo ni porteador ni porteador efectivo, por ejemplo, cuando se procede al fletamento de un buque sin dotación, en cuyo caso el capitán y la tripulación son empleados del fletador. Esa situación está fuera del ámbito del presente convenio. La responsabilidad de un armador que actúa como porteador o como porteador efectivo está prevista en otros artículos del Convenio. Por lo tanto, las enmiendas de Túnez y de los Estados Unidos son superfluas, y la delegación de Grecia no puede apoyarlas.

22. El Sr. SELVIG (Noruega) dice que está de acuerdo con el análisis que el representante del Pakistán ha hecho de las enmiendas de Túnez y de los Estados Unidos. La primera parte de ellas se refiere a una cuestión de forma, pero la segunda parte es indudablemente de fondo, ya que tendría como efecto autorizar al capitán del buque a firmar el conocimiento de embarque en nombre del armador como porteador efectivo, así como en nombre del propio porteador. Esto creará dificultades en el caso del transporte directo o transporte sucesivo porque puede ocurrir que un pequeño porteador local tenga que emitir un conocimiento de embarque directo en nombre del porteador oceánico al que posteriormente serán transportadas las mercancías. El efecto de las enmiendas será hacer al porteador local responsable también del transporte oceánico, aunque es dudoso que ésta haya sido su intención. El Sr. Selvig supone que estas enmiendas han sido concebidas para prever el caso de un fletamento por viaje en que el armador del buque sería el porteador efectivo y tendría la responsabilidad en virtud del conocimiento de embarque, pero el tenor de las propuestas es mucho más amplio de lo que se requiere para abarcar este caso particular y dará lugar a dificultades especiales en el caso del transporte directo. Este punto es decisivo respecto del párrafo 2 del artículo 10 ya que de conformidad con dicho párrafo, el porteador local sería responsable únicamente de la parte del transporte realizada por él. Por consiguiente, ambas enmiendas son completamente inaceptables.

23. A juicio del Sr. Selvig, la enmienda de la República Democrática Alemana al inciso c) del párrafo 1 del artículo 15 (A/CONF.89/C.1/L.92) es contraria al espíritu del párrafo 2 del artículo 14, cuya intención es hacer que sea el porteador y no el armador el responsable en virtud del conocimiento de embarque; la propuesta de la República Democrática Alemana, por otra parte, permitiría al porteador evitar incurrir en responsabilidad por error en el conocimiento de embarque. Esto es incompatible con la definición del porteador y del porteador efectivo que se da en el proyecto de convenio y también con el sistema contemplado en el artículo 10. A juicio del Sr. Selvig, las enmiendas de Túnez y de los Estados Unidos son muy diferentes de la República Democrática Alemana.

24. El Sr. SANYAOLU (Nigeria) dice que las enmiendas de Túnez y de los Estados Unidos son análogas en cuanto que introducen las palabras "con su autorización". A este respecto, el orador recuerda a la Comisión los argumentos aducidos cuando estaba examinando la definición de "porteador" en el artículo 1 del proyecto de convenio. En esa ocasión se decidió no introducir el concepto de mandato, que difiere según los sistemas jurídicos. El orador está dispuesto, sin embargo, a aceptar la simple afirmación de que cabe presumir, salvo prueba en contrario, que quien firma el conocimiento de embarque en nombre de otra persona ha firmado con la autorización de tal persona. La mención del armador introduce un elemento innecesario de confusión, ya que el párrafo 2 sólo debe ocuparse de la firma del conocimiento de embarque por el porteador o por una persona autorizada a firmar en su nombre. Por consiguiente, la delegación de Nigeria no está en condiciones de apoyar la enmienda de los Estados Unidos ni la de Túnez.

25. El Sr. MÜLLER (Suiza) dice que, después de haber escuchado a los representantes de Grecia y de Noruega, opina que las enmiendas estadounidense y tunecina no entran en el ámbito del convenio, pues éste se refiere exclusivamente a las relaciones contractuales entre el porteador y el cargador y entre el porteador y el consignatario. Lo que ha de tratarse en el párrafo 2 es la cuestión del porteador efectivo, y no la cuestión de si un conocimiento de embarque firmado por el capitán del buque o por otra persona que actúa en su nombre es obligatorio para el armador. La delegación de los Estados Unidos piensa posiblemente en la acción *in rem*, pero esta materia es propia de los convenios internacionales para la unificación de ciertas normas jurídicas relativas a los embargos marítimos y a las hipotecas navales o del derecho nacional, y no del presente convenio. Por consiguiente, la delegación de Suiza es partidaria de mantener el texto tal como está.

26. El Sr. DOUAY (Francia) dice que, como las dos enmiendas tienen, en cuanto al fondo, una base común, hará sus observaciones sobre las dos mitades de las mismas juntamente. En primer lugar, el hecho de que el conocimiento de embarque pueda ser firmado por el capitán del buque o en su nombre y con su autorización, según la enmienda de los Estados Unidos, o por el capitán del barco o con su autorización, según la enmienda tunecina, significa que el capitán está facultado para delegar el poder de firmar y, como representa al porteador, una persona que firme en nombre del capitán, en realidad lo hará en nombre del porteador. Pero estas disposiciones son innecesarias, ya que la primera oración del párrafo 2 especifica que el conocimiento de embarque puede ser firmado por una persona autorizada al efecto por el porteador, y la segunda oración ilustra la norma citando el ejemplo del capitán del buque. La persona que firme en nombre del capitán será normalmente el agente, pero como el agente suele ser designado por el propio porteador, es innecesario que el capitán designe a alguien. Si el capitán tuviese que autorizar a un agente para que firme en su nombre sin instrucciones por escrito del porteador, tal agente actuaría de todos modos en nombre del porteador.

27. Con respecto a la propuesta de introducir en el texto una referencia al armador, el Sr. Douay se limitará a decir, en vista de las muchas observaciones pertinentes que se han hecho, que la relación entre armador y cargador no se debe confundir nunca con la relación entre armador y porteador. Es difícil imaginar que en un contrato de transporte concertado con un porteador se presuma que el armador no tiene nada que ver con el uso de su buque. Insertar una referencia al armador sería peligroso para el establecimiento de relaciones contractuales claras, y la delegación de Francia es, pues, resueltamente partidaria de mantener el texto como aparece en el proyecto de convenio.

28. El Sr. CLETON (Países Bajos) señala, con respecto a la inserción de la persona del armador como porteador efectivo propuesta en las enmiendas de los Estados Unidos y de Túnez, que el porteador efectivo ya ha sido definido en el artículo 1; es innecesario agregar el concepto de armador, ya que en algunos casos no será éste el que realice el transporte. El orador entiende las enmiendas en el sentido de que significan que el armador constituiría un nuevo porteador contractual. Esto está en contradicción con el sistema contemplado en el proyecto de convenio, porque entonces se establecerían dos porteadores contractuales: por una parte, la persona que en realidad ha concertado el contrato de transporte con el cargador y, por otra parte, el armador que también es un porteador contractual porque el capitán del buque ha firmado el conocimiento de embarque en su nombre. Ambas enmiendas son, pues, completamente inaceptables.

29. El Sr. AMOROSO (Italia) dice que se opone a las dos enmiendas por las razones aducidas por las delegaciones de Grecia, Noruega y los Países Bajos. A juicio de su delegación, sería peligroso incluir una referencia al armador, ya que el convenio se ocupa solamente de la relación entre cargador y porteador.

30. El Sr. MASUD (Pakistán) dice que el objetivo de las enmiendas de Túnez y de los Estados Unidos se podría lograr probablemente incluyendo en el texto el término "porteador efectivo" y omitiendo toda referencia al armador. El proyecto de convenio tal como está es defectuoso, ya que un conocimiento de embarque firmado por el capitán se entenderá firmado en nombre del porteador solamente, sin referencia al porteador efectivo.

31. El Sr. DONOVAN (Estados Unidos de América) dice que las enmiendas que la Comisión tiene ante sí

constan de dos partes. La intención de la delegación de los Estados Unidos al proponer la adición de las palabras "o en su nombre y con su autorización" en la primera parte de la segunda oración del párrafo 2 ha sido prever el hecho de que la mayor parte de los conocimientos de embarque son firmados en nombre del capitán del buque y no por el propio capitán. Como parece que existe una dificultad particular en aceptar la segunda parte de la enmienda, que introduce el concepto de armador como porteador efectivo, su delegación pensaba originalmente que podría aclararse la situación si se sometieran a votación las dos mitades de ambas enmiendas por separado, pero está ahora dispuesta a retirar su enmienda a favor de la de Túnez, que es casi idéntica.

32. El Sr. CASTRO (México) dice que su delegación no ve claro cuál es el objeto de las enmiendas de que se trata, ya que generalmente se acepta que el conocimiento de embarque puede ser firmado por una persona designada por el porteador. La inclusión del armador sólo complica el asunto, ya que el papel del porteador efectivo ya ha sido definido en el convenio. Además, la propuesta de que una persona distinta del capitán tenga derecho a firmar el conocimiento de embarque en su nombre es inaceptable, ya que esa persona no es necesariamente el agente de transporte sino que puede ser otra persona que no tenga conocimiento de la naturaleza de las mercancías.

33. *Por 43 votos contra 3 y 15 abstenciones, queda rechazada la enmienda de Túnez al párrafo 2 (A/CONF.89/C.1/L.42).*

34. El Sr. REISHOFER (Austria) dice que en la enmienda de Austria al párrafo 2 del artículo 14 (A/CONF.89/C.1/L.100) se deben corregir las palabras "y por el agente portuario" de manera que diga "o por el agente portuario". Su delegación no entiende por qué el texto actual del párrafo 2 únicamente menciona al capitán del buque como persona autorizada para firmar el conocimiento de embarque en nombre del porteador y no al agente portuario. No obstante, está dispuesta a retirar su enmienda siempre que se haga constar su posición en el informe final.

35. El Sr. SEVON (Finlandia), el Sr. DIXIT (India) y el Sr. VIS (Secretario Ejecutivo de la Conferencia) señalan que se hará constar el punto de vista de la delegación de Austria en el acta resumida de la sesión.

36. *Queda aprobado el párrafo 2.*

*Párrafo 3*

37. El Sr. MARCIANOS (Grecia), al introducir la enmienda propuesta por su delegación en el documento A/CONF.89/C.1/L.10, dice que las palabras "si ello no es incompatible con las leyes del país en que se expida el conocimiento de embarque" son innecesarias, ya que no se utilizará un método de firma incompatible con esas leyes. De todos modos, no insistirá en su enmienda.

38. El Sr. CASTRO (México) reconoce que esas palabras no son de gran utilidad, pero puede aceptar que se mantengan.

39. El PRESIDENTE dice que como nadie ha hablado a favor de la enmienda propuesta, entenderá que ha sido rechazada.

*Artículo 15*

*Párrafo 1*

40. El Sr. MALLINSON (Reino Unido) dice que la enmienda de su delegación contenida en el documento A/CONF.89/C.1/L.163 tiene por objeto enmendar y reducir la lista de datos que figura en el párrafo 1 del artículo 15 del proyecto de convenio a fin de que solamente incluya los que normalmente exigen los conocimientos de embarque o sea conveniente incluir en éstos. Los datos que él ha omitido corresponden a dos grupos, esto es, los que ya prescriben otras disposiciones del convenio y por consiguiente no se precisan en el artículo 15, y los que generalmente no son necesarios en los conocimientos de embarque a efectos de obtención de crédito. El único dato concreto que el Sr. Mallinson señalaría a la atención de la Comisión es el que se propone en el nuevo inciso *e*) del párrafo 1, que la delegación del Reino Unido considera necesario para complementar el inciso *d*) del mismo párrafo.

41. El Sr. SMART (Sierra Leona) manifiesta que su delegación no apoya la enmienda del Reino Unido y, más concretamente, la enmienda que tiene por objeto suprimir la frase "la naturaleza general de las mercancías" en el inciso *a*) del párrafo 1 del texto original y la totalidad de los incisos *e*), *f*), *g*), *j*), *k*) y *l*) del mismo párrafo.

42. En relación con el inciso *a*) del párrafo 1, estima que aunque la frase "la naturaleza general de las mercancías" no figura en las Reglas de La Haya, se debería incluir en el actual Convenio si se quiere que éste mejore dichas Reglas. Consignar únicamente las marcas principales que identifiquen las mercancías no sería suficiente ya que esas marcas no facilitan información acerca del carácter de las mercancías.

43. En cuanto al inciso *e*) del párrafo 1, es necesario hacer referencia al consignatario, puesto que si su nombre se omite en el conocimiento de embarque, no hay nada que impida al porteador entregar las mercancías a una persona que no sea el consignatario ni el endosatario sin incurrir por ello en ninguna responsabilidad.

44. En el caso de los incisos *f*) y *g*) del párrafo 1, el párrafo 6 del artículo 1 presupone que el porteador se hace cargo de las mercancías en un determinado puerto de descarga y de su subsiguiente entrega en un determinado puerto de descarga. Ambos puntos deberían figurar, por consiguiente, en el conocimiento de embarque.

45. La disposición del inciso *j*) del párrafo 1, que prescribe que la firma del porteador o de la persona que actúe en su nombre se incluya en el conocimiento de embarque, es esencial, ya que esa firma representa un aspecto importante del contrato de transporte y, sin ella, se puede invocar la excepción *non est factum*.

46. El Sr. Smart no comprende por qué el Reino Unido se opone a la inclusión del inciso *l*) del párrafo 1, ya que éste se relaciona a su vez con el párrafo 3 del artículo 23, que es una cláusula principal. Además, en la Ley del Reino Unido sobre el transporte de mercancías por mar de 1924, hay una disposición en el mismo sentido. La indicación enunciada en el párrafo 3 del artículo 23 debe incluirse en los conocimientos de embarque a fin de que nadie pueda concertar contratos al margen del Convenio.

47. El Sr. SANYAOLU (Nigeria) dice que su delegación se opone a la enmienda del Reino Unido por las razones expuestas por el representante de Sierra Leona. Para dar sólo un ejemplo, menciona que en la enmienda no se prevé la inclusión de la firma del porteador o de su representante, aun cuando ello constituye, con arreglo al párrafo 3 del artículo 14, una parte esencial del conocimiento de embarque.

48. El Sr. CASTRO (México) indica que suscribe el parecer de los precedentes oradores en relación con el párrafo 1 del artículo 15. El contenido del conocimiento de embarque ha sido establecido después de un trabajo considerable de la CNUDMI y la UNCTAD y representa una fórmula de transacción satisfactoria. La enmienda del Reino Unido plantea cuestiones de fondo y, de conformidad con el Reglamento, para que una propuesta de esa clase sea aprobada, se necesita una mayoría de dos tercios.

49. El Sr. KHOO (Singapur) manifiesta que su delegación puede aceptar la primera línea de la enmienda del Reino Unido, que considera una mejora del texto actual, pero no el resto.

50. El Sr. KERRY (Reino Unido) dice que le parece un tanto sorprendente que la enmienda de su delegación no haya sido apoyada, ya que el comercio internacional se ha desarrollado con fluidez durante 100 años sin la serie de requisitos que en el proyecto de convenio se exigen para un conocimiento de embarque. La enmienda tenía por objeto reducir esos requisitos al mínimo indispensable y con ello aminorar la posibilidad de litigios en caso de que faltara alguno de esos elementos. No obstante, en estas condiciones, lo único que puede hacer as retirar la enmiendas.

51. El PRESIDENTE invita a la Comisión a que estudie la enmienda siguiente que ha sido propuesta por el Japón para el inciso *a*) del párrafo 1 del artículo 15 (A/CONF.89/C.1/L.24). Señala a la atención de la Comisión la nota explicativa que acompaña a la enmienda (A/CONF.89/C.1/L.139).

52. El Sr. TANIKAWA (Japón) dice, al presentar la enmienda, que ésta se refiere a la frase "el número de bultos o de piezas, y el peso de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo" que va en contra de la práctica actual del tráfico en buques de línea regular, que es la de consignar en los conocimientos de embarque no sólo el número de bultos o piezas sino también el peso y, con frecuencia, incluso el volumen, especialmente en el caso de la carga general. A esta práctica tal vez se haya llegado debido a que el flete se calcula basándose en el peso o bien en la relación peso/volumen o a causa de que el embarcador o consignatario exigen que se consignen esos datos en el conocimiento de embarque a los efectos de un contrato de venta. Los datos que se indican son siempre los que facilita el cargador. A la recepción de las mercancías lo único que comprueba el porteador es el número de bultos o piezas y no el peso y el volumen.

53. Con arreglo al Convenio la práctica sería la misma, pero en virtud del párrafo 3 del artículo 16 se puede hacer responsable al porteador de la exactitud de los datos consignados en el conocimiento de embarque en relación con el peso y el volumen, al menos respecto de un endosatario de buena fe. Para protegerse, el porteador tendrá que insistir, por consiguiente, en que una autoridad nacional competente compruebe detalladamente el peso y volumen de todos los bultos o piezas antes de que las mercancías se reciban o carguen a bordo y en que esa autoridad expida un certificado en tal sentido antes de que se pueda extender el conocimiento de embarque. Ahora bien, en muchos puertos puede no haber tal autoridad. Un procedimiento de esa clase obstaculizará, además, la buena marcha de las operaciones de carga y recepción y supondrá un gasto injustificado para el embarcador y el porteador y, en definitiva, para el consumidor.

54. En el caso de que un porteador desee que se consigne una reserva en el conocimiento de embarque con arreglo al párrafo 1 del artículo 16, se planteará otro problema. Cuando el viaje de un buque implique un gran número de expediciones y muchos conocimientos de embarque, el porteador tendrá que anotar cualquier reserva de esa clase en los tres originales de cada juego de conocimientos de embarque. El consiguiente trabajo administrativo dificultará la emisión de éstos y aumentará el costo del transporte. La delegación del Japón no estima ni razonable ni práctico que se exija la inclusión de una reserva en los conocimientos de embarque en todas y cada una de las ocasiones. Propone, en consecuencia, que se enmiende el inciso *a*) del párrafo en el sentido de que en él se disponga que el porteador hará constar en el conocimiento de embarque bien el número de bultos o piezas o bien el peso o la cantidad expresada de otro modo, según proceda, atendida la naturaleza de las mercancías.

55. El Sr. MARCIANOS (Grecia) y el Sr. GANTEN (República Federal de Alemania) apoyan la enmienda japonesa.

56. El Sr. NOVOA IGUZQUIZAR (Cuba) se opone a la enmienda y dice que en opinión de su delegación no haría sino inducir a confusión. Un conocimiento de embarque que omitiera una declaración en cuanto al peso de las mercancías estaría incompleta; además, esa declaración no haría responsable al porteador por el peso de las mercancías.

57. El Sr. QUARTEY (Ghana), que también se opone a la enmienda, dice que no acierta a ver las dificultades a que se ha referido el representante de Japón. Según el texto actual, no es absolutamente necesario una declaración en cuanto al peso de las mercancías, dado que se han previsto dos alternativas. Así pues, según su naturaleza, las mercancías pueden describirse, o bien con referencia al número de bultos o piezas, o bien con referencia a su peso o cantidad de otro modo expresado.

58. El Sr. CLETON (Países Bajos) dice que, a diferencia del orador precedente, él entiende el texto actual en el sentido de que tienen que declararse en todos los casos no solamente el número de bultos, sino también el peso de las mercancías, aun cuando éstas puedan propiamente describirse con referencia a su peso. La actual redacción, a su modo de ver, es demasiado restrictiva y, por consiguiente, apoya la enmienda.

59. El Sr. DIXIT (India), que hace suyas las observaciones del representante de Ghana, dice que tampoco él puede apoyar la enmienda.

60. El Sr. MacANGUS (Canadá) dice que no acaba de entender el fundamento de la enmienda. Si en el conocimiento de embarque no se incluyera una anotación sobre el peso, el cargador o el consignatario podrían contar con pocos elementos de prueba. Además, en términos puramente prácticos, es sumamente improbable que se cargue una mercancía en un barco sin que nadie sepa cuánto pesa. Un examen de los fletes aplicables al tráfico de línea regular mostrará sin duda que el cargador tiene que indicar no sólo el peso de las mercancías sino también sus dimensiones, y el porteador adoptará el criterio más favorable para sus intereses. Peso y dimensiones son, por lo tanto, factores importantes y deben ser incluidos en el artículo 15.

61. El Sr. MARTONYI (Hungría) dice que la enmienda japonesa aparentemente se refiere al efecto probatorio del conocimiento de embarque. Ese punto, sin embargo, está perfectamente previsto en el párrafo 3 del artículo 16. El orador, pues, apoya el texto tal como está redactado.

62. El Sr. DOUAY (Francia) dice que si bien la propuesta es atractiva a primera vista, su delegación considera que es absolutamente esencial mantener el texto actual, teniendo en cuenta el método para calcular los límites de la responsabilidad. Si para hacer ese cálculo se adoptan dos criterios, habrá que determinar no sólo el número de bultos sino también el peso de las mercancías. Si se adopta el peso como criterio único, habrá que determinar el peso. Sin embargo, también será útil conocer el número de bultos: saber por ejemplo, si un embarque de mercancías con un peso de cinco toneladas se compone de diez bultos o de uno solo. Su delegación considera, pues, que el texto tal como está redactado – que ha sido objeto de muy cuidadoso examen – debe ser mantenido, particularmente con respecto a las palabras "y el peso de las mercancías".

63. El Sr. NDAWULA (Uganda) apoya las observaciones de los oradores que se han mostrado opuestos a la enmienda.

64. El Sr. MARCIANOS (Grecia) dice que le parece que hay un malentendido. El objeto de la enmienda japonesa no es suprimir toda referencia al peso, sino simplemente evitar que se imponga al porteador la obligación de indicar tanto el número de bultos como el peso de las mercancías en cada uno de los conocimientos de embarque. En realidad, esta es la práctica corriente, pero no hay obligación de seguirla conforme a las Reglas de La Haya. Si la Conferencia quiere hacer de ello una obligación con arreglo al Convenio, el orador no se opondrá, pero señala que puede plantear problemas muy serios porque, a fin de protegerse, el porteador tendrá que comprobar uno por uno el peso de todos los bultos.

65. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) dice que no comprende por qué algunas de las delegaciones atribuyen tanta importancia al párrafo 1, cuyos requisitos no son obligatorios, puesto que, conforme al párrafo 3, los datos de un conocimiento de embarque que se enumeran en el párrafo 1 pueden omitirse en determinadas circunstancias. Por tanto, antes de tomar una posición final sobre la enmienda, el Sr. Burguchev desearía algunas aclaraciones en cuanto a las relaciones entre los párrafos 1 y 3.

66. El Sr. MARCIANOS (Grecia) dice que la omisión de una indicación en cuanto al peso o en cuanto al número de los bultos no afectaría el carácter del conocimiento de embarque como tal, pero el porteador podría tener que responder de los daños.

67. El Sr. SMART (Sierra Leona) dice que no hay incompatibilidad entre los párrafos 1 y 3, pero es esencial que se consignen en el conocimiento de embarque ciertos datos – por ejemplo con relación al estado aparente de las mercancías o el nombre del consignatario – para tener la seguridad de que el porteador no podrá eludir su responsabilidad.

68. El Sr. HONNOLD (Estados Unidos de América) dice que su delegación entiende la última cláusula final del inciso *a*) del párrafo 1, que dice "tal y como hayan sido facilitados por el cargador", en el sentido de que el porteador no está obligado a incluir en el conocimiento de embarque datos que no hayan sido facilitados por el cargador. Si esta interpretación es la correcta, quizás el inciso *a*) no sea tan oneroso como se ha supuesto. Para aclarar la idea, la delegación de Estados Unidos, propondría que se diera a la cláusula la nueva formulación siguiente: "en la medida en que tales datos hayan sido facilitados por el cargador".

69. El Sr. BENTEIN (Bélgica) dice que su delegación puede aceptar el texto actual del inciso *a*) del párrafo 1, sujeto a la enmienda propuesta por la delegación de los Estados Unidos.

70. El Sr. BYERS (Australia) dice que su interpretación de la cláusula situada al final del inciso *a*) del párrafo 1 es la misma que la del representante de los Estados Unidos.

71. El PRESIDENTE dice que la propuesta de los Estados Unidos se refiere a un punto de redacción y, por consiguiente, deberá remitirse al Comité de Redacción.

72. El Sr. CASTRO (México) dice que su delegación considera que el conocimiento de embarque debe incluir una declaración no sólo en cuanto al número de bultos y al peso de las mercancías, sino también a sus medidas, que algunas veces se emplean para calcular el flete. Por consiguiente, se opone a la enmienda.

73. El PRESIDENTE, después de señalar que no hay más observaciones, pone a votación la enmienda propuesta por el Japón al inciso *a*) del párrafo 1 del artículo 15 (A/CONF.89/C.1/L.24).

74. *Por 44 votos contra 9 y 11 abstenciones, queda rechazada la enmienda.*

*Se levanta la sesión a las 18 horas.*

# 21a. sesión

**Martes 21 de marzo de 1978, a las 10.20 horas**

*Presidente:* Sr. M. CHAFIK (Egipto).

A/CONF.89/C.1/SR.21

**Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/7 y Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.24, L.43, L.92, L.101, L.104, L.144, L.155/Corr.1, L.156, L.164, L.165, L.168, L.169, L.174)**

*Artículo 15* (continuación)

*Párrafo 1* (continuación)

1. El PRESIDENTE invita a los miembros de la Comisión a continuar el examen del párrafo 1 del artículo 15. Señala que sólo se examinarán los incisos de este párrafo acerca de los cuales se han presentado enmiendas. Los que no han sido objeto de ninguna propuesta se remitirán directamente al Comité de Redacción.

*Inciso* a)

2. El PRESIDENTE invita al representante de Túnez a presentar la enmienda de su delegación (A/CONF.89/C.1/L.43) al inciso *a*) del párrafo 1 del artículo 15.

3. El Sr. HACHANA (Túnez) dice que la enmienda de su delegación consiste en que figure en el conocimiento de embarque la frase "todas las indicaciones necesarias sobre el carácter peligroso de las mercancías".

4. El Sr. MONTGOMERY (Canadá) apoya sin reservas la enmienda de Túnez. Recuerda que su delegación propuso una enmienda en el mismo sentido (A/CONF.89/C.1/L.155/Corr.1), para que se añada un nuevo inciso *n*) al párrafo 1, que está dispuesta a retirar si se aprueba la enmienda de Túnez. No obstante, le parece preferible que se agreguen las palabras propuestas por Túnez después de las palabras "la naturaleza general de las mercancías".

5. El Sr. AMOROSO (Italia), apoya la enmienda de Túnez, que presentaría ventajas para terceros, al permitir que estuvieran informados del carácter peligroso de ciertas mercancías.

6. El Sr. HENNI (Argelia) apoya igualmente la enmienda de Túnez.

7. El Sr. MÜLLER (Suiza) piensa que es evidente que el cargador debe informar al porteador del carácter peligroso de las mercancías, de conformidad con el artículo 13. Pero obligar al cargador a incluir en el conocimiento de embarque "todas las indicaciones necesarias sobre el carácter peligroso de las mercancías" podría, a su entender, ser peligroso para el porteador, ya que, dada la tendencia actual a normalizar y resumir los formularios de conocimiento de embarque, dichas indicaciones serían muy sucintas. Por lo tanto, la delegación suiza no puede apoyar la enmienda.

8. El Sr. NELSON (Ghana) apoya la enmienda de Túnez.

9. El Sr. NDAWULA (Uganda) apoya también la enmienda de Túnez, pero desearía saber en qué consistirán las indicaciones pedidas.

10. El Sr. NOVOA IGUZQUIZAR (Cuba) hace observar que el párrafo 2 del artículo 13 impone ya al cargador la obligación de informar al porteador del carácter peligroso de las mercancías. Por lo tanto, es innecesario pedir además al cargador que facilite información al respecto en el conocimiento de embarque. El representante de Cuba no se opondría a la enmienda de Túnez si estuviera únicamente encaminada a mencionar en el conocimiento de embarque el carácter peligroso de las mercancías, indicando, por ejemplo, que se trata de explosivos o de materias inflamables. Pero pedir al porteador que facilite "todas las indicaciones necesarias sobre el carácter peligroso de las mercancías" sería imponerle una tarea demasiado complicada.

11. El Sr. REISHOFER (Austria) opina, como el representante de Suiza, que la enmienda de Túnez es innecesaria e incluso peligrosa.

12. El Sr. TANIKAWA (Japón) comparte también el parecer de Suiza acerca de la enmienda de Túnez.

13. El Sr. SUCHORZEWSKI (Polonia) tampoco puede apoyar la enmienda de Túnez, por las razones indicadas por Suiza. A su juicio, repetir en el artículo 15 una obligación que ya figura en el artículo 13 sólo serviría para crear una confusión inútil.

14. El Sr. BENTEIN (Bélgica) comprende el interés de ciertas delegaciones que desean que el conocimiento de embarque facilite todas las indicaciones necesarias. Pero la enmienda de Túnez le parece inútil en la medida en que el inciso *a*) dice ya que el conocimiento debe indicar "la naturaleza general de las mercancías" y "las marcas principales necesarias para la identificación de las mismas". Si el porteador dispone ya de esa información, no necesita "todas las indicaciones necesarias sobre el carácter peligroso de las mercancías". Por lo tanto, el representante de Bélgica no puede apoyar la enmienda de Túnez.

15. El Sr. DOUAY (Francia) reconoce que los párrafos 1 y 2 del artículo 13 obligan ya al cargador a informar al porteador del carácter peligroso de las mercancías y, en caso necesario, de las precauciones que deban adoptarse. Pero no le parece inútil, en interés del tercero tenedor, que sólo dispondrá de la información que figure en el conocimiento de embarque, que se indique en éste el

carácter peligroso de las mercancías. Es cierto que cabe preguntarse si no basta con decir que el conocimiento de embarque debe indicar "la naturaleza general de las mercancías". De eso se trata, ya que, en la práctica, el conocimiento menciona generalmente el carácter peligroso de las mercancías. Pero el representante de Francia piensa que no se recargaría en exceso el conocimiento de embarque si se indicara en él el carácter peligroso de las mercancías además de su naturaleza general. Por lo tanto, a su juicio, se podría decir: "la naturaleza general de las mercancías y, en su caso, todas las indicaciones necesarias sobre su carácter peligroso". Se protegería así al tercer tenedor, que hallaría en el conocimiento de embarque indicaciones útiles sobre el carácter peligroso de las mercancías.

16. El Sr. SMART (Sierra Leona) señala que el párrafo 2 del artículo 13 no dice de qué modo debe informar el cargador al porteador del carácter peligroso de las mercancías. Podría limitarse a indicaciones verbales y, en caso de controversia, sería muy difícil saber si el cargador ha informado realmente al porteador del carácter peligroso de las mercancías. Es pues necesario que se hagan figurar estas indicaciones en el conocimiento de embarque. Por eso apoya la enmienda de Túnez, así como la del Canadá.

17. El Sr. SEVON (Finlandia) opina que la enmienda de Túnez es innecesaria, ya que las indicaciones relativas a la naturaleza general de las mercancías le parecen suficientes para informar al porteador del carácter peligroso de éstas. Por ejemplo, si se trata de dinamita, es inútil facilitar indicaciones detalladas sobre el carácter peligroso de la mercancía.

18. Por otra parte, la enmienda de Túnez plantea un problema de redacción. Efectivamente, cabe preguntarse qué significan realmente las palabras "todas las indicaciones necesarias sobre el carácter peligroso de las mercancías". ¿Se trata de indicar la naturaleza general de las mercancías peligrosas o las precauciones que deban adoptarse para evitar los daños que puedan causar esas mercancías? El representante de Finlandia considera que el texto no es muy claro y debería precisarse.

19. El Sr. WAITITU (Kenya) apoya la enmienda de Túnez, pues no cree que las indicaciones relativas a la naturaleza general de las mercancías incluyan necesariamente indicaciones sobre su carácter peligroso. La enmienda de Túnez le parece especialmente útil en la medida en que completa la disposición que figura en el párrafo 2 del artículo 13 al precisar que las indicaciones que el cargador está obligado a facilitar al porteador acerca del carácter peligroso de las mercancías deben figurar en el conocimiento de embarque.

20. El Sr. NIANG (Senegal) hace observar que la obligación enunciada en el artículo 13 en relación con las indicaciones que deben facilitarse acerca del carácter peligroso de las mercancías afecta exclusivamente a las relaciones entre el cargador y el porteador, mientras que, en el caso del conocimiento de embarque, no se trata únicamente de una relación bilateral. Por lo tanto, no le parece inútil ni peligroso tener en cuenta la enmienda de Túnez. El Comité de Redacción debería encontrar el medio adecuado de introducir en el texto esta enmienda, que plantea problemas de redacción a algunas delegaciones.

21. El Sr. BOOLELL (Mauricio) reconoce que el artículo 13 impone ya al cargador la obligación de informar al porteador del carácter peligroso de las mercancías, pero considera que la enmienda de Túnez dará mayor peso a esta obligación, en beneficio de todas las partes interesadas. Apoya pues la enmienda.

22. El Sr. SUMULONG (Filipinas) no puede apoyar la enmienda de Túnez, por las razones indicadas por el representante de Finlandia.

23. El Sr. WANSEK (República Unida del Camerún) se suma plenamente a todas las delegaciones que han apoyado la enmienda de Túnez. Opina que esta enmienda mejora el texto del artículo 15 y completa muy oportunamente las disposiciones del artículo 13.

24. El PRESIDENTE somete a votación la enmienda de Túnez el inciso *a*) del párrafo 1 (A/CONF.89/C.1/L.43).

25. *Por 30 votos contra 22 y 14 abstenciones, queda aprobada la enmienda.*

26. El PRESIDENTE señala a la atención de los miembros de la Comisión la enmienda de Uganda (A/CONF.89/C.1/L.144) al inciso *a*) del párrafo 1 del artículo 15.

27. El Sr. NDAWULA (Uganda) dice que la enmienda de su delegación es meramente de redacción y podría remitirse inmediatamente al Comité de Redacción.

28. El Sr. KHOO (Singapur) opina, por su parte, que la enmienda de Uganda al texto inglés cambiaría totalmente el sentido del final del inciso *a*). Efectivamente, las palabras "*all such particulars as furnished by the shipper*" ("datos todos que se harán constar tal y como hayan sido facilitados por el cargador") se refieren a todas las indicaciones ya enunciadas en la frase, es decir, a las indicaciones relativas a la naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para la identificación de las mismas, el número de bultos o de piezas, etc. Añadir en el texto inglés "*and*" (y) equivaldría a decir que el conocimiento de embarque debe contener, además de las indicaciones ya mencionadas en el inciso *a*), todas las demás indicaciones facilitadas por el cargador.

29. El Sr. BYERS (Australia) piensa, como el representante de Singapur, que la introducción de la palabra "*and*" en el texto inglés del inciso *a*) del párrafo 1 modificaría totalmente el sentido de este apartado. Efectivamente, el párrafo 1 del artículo 15 indica lo que el conocimiento de embarque debe contener como mínimo. La introducción de la palabra "*and*" significaría que el conocimiento de embarque debe contener, como mínimo, no sólo las indicaciones mencionadas en el inciso *a*), sino también todas las demás indicaciones facilitadas por el cargador. Por lo tanto, el representante de Australia no puede apoyar la enmienda de Uganda.

30. El Sr. SMART (Sierra Leona) tampoco puede apoyar la enmienda de Uganda por las razones indicadas por el representante de Singapur.

31. El Sr. GANTEN (República Federal de Alemania) opina también que la enmienda de Uganda es una enmienda de fondo y no puede apoyarla.

32. El Sr. AMOROSO (Italia) tampoco puede apoyar la enmienda de Uganda.

33. El Sr. KRISHNAMURTHY (India) no puede tampoco apoyar la enmienda de Uganda.

34. El PRESIDENTE dice que, si no hay objeciones, entenderá que se rechaza la enmienda de Uganda al inciso *a*) del párrafo 1 del artículo 15 (A/CONF.89/C.1/L.144).

35. *Así queda acordado.*

36. El PRESIDENTE señala a la atención de los miembros de la Comisión la enmienda del Brasil (A/CONF.89/C.1/L.174) al inciso *a*) del párrafo 1.

37. El Sr. VASCONCELLOS (Brasil) anuncia que, como ya se ha rechazado la enmienda del Japón, la delegación brasileña retira su enmienda.

38. El PRESIDENTE invita al representante de Mauricio a presentar su enmienda (A/CONF.89/C.1/L.164) al inciso *a*) del párrafo 1 del artículo 15.

39. El Sr. BOOLELL (Mauricio) destaca la importancia de las instrucciones especiales que el cargador tiene la obligación de dar al porteador para el transporte de animales vivos. Efectivamente, el porteador se beneficia de una presunción de no responsabilidad en los casos si demuestra que ha observado dichas instrucciones y que los eventuales daños se deben a los riesgos particulares que lleva consigo este tipo de transporte. Dada la importancia de estas instrucciones especiales, la delegación de Mauricio considera que deberían figurar en el conocimiento de embarque y por eso ha presentado su enmienda.

40. El PRESIDENTE comprueba que ninguna delegación apoya la enmienda presentada por la delegación de Mauricio y dice que, si no hay objeciones, entenderá que la Comisión desea rechazar esa enmienda.

41. *Así queda acordado.*

42. *Queda aprobado el inciso* a) *del párrafo 1 del artículo 15, en su forma modificada.*

*Inciso* c)

43. El PRESIDENTE invita a la representante de la República Democrática Alemana a presentar la enmienda de su delegación (A/CONF.89/C.1/L.92) al inciso *c*) del párrafo 1 del artículo 15.

44. La Sra. RICHTER-HANNES (República Democrática Alemana) explica que su enmienda tiene por objeto disipar la incertidumbre que puede tener el consignatario u otro demandante acerca de la identidad de la persona contra la que se propone ejercitar una acción ante los tribunales. Pero como en la etapa actual de los trabajos es casi imposible mejorar el texto del proyecto de convenio, la delegación de la República Democrática Alemana retira su enmienda.

45. *Queda aprobado el inciso* c) *del párrafo 1 del artículo 15.*

*Inciso* f)

46. El PRESIDENTE invita al representante del Canadá a presentar la enmienda de su delegación (A/CONF.89/C.1/L.165) al inciso *f*) del párrafo 1 del artículo 15.

47. El Sr. MONTGOMERY (Canadá) explica que su delegación propone que se supriman en el inciso *f*) las palabras "y la fecha en que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en ese puerto", porque teme que la fecha que conste en el conocimiento de embarque no corresponda a la fecha a partir de la cual el porteador tiene bajo su custodia las mercancías, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4. La fecha consignada en el conocimiento de embarque podría suscitar dudas con respecto a las disposiciones relativas al momento en que el porteador toma a su cargo las mercancías.

48. El Sr. GANTEN (República Federal de Alemania) hace observar que la enmienda propuesta por la República Federal de Alemania tiene la misma finalidad que la del Canadá. Para simplificar los trabajos de la Comisión, la delegación de la República Federal de Alemania retira su enmienda en favor de la del Canadá.

49. El Sr. MASSUD (Pakistán) hace observar que el artículo 15 no incluye disposición alguna que prohíba que se indique en el conocimiento la fecha de recibo de las mercancías en el puerto de carga. Para impedir los fraudes, es fundamental que se conserve la disposición que figura en el inciso *f*) del párrafo 1.

50. El Sr. SELVIG (Noruega) subraya que, por razones de orden comercial, y especialmente para que el cargador pueda cobrar una carta de crédito, puede ser muy importante que figure en el conocimiento la fecha de recibo de las mercancías. La enmienda del Canadá tendría pues, por efecto, suprimir del conocimiento informaciones indispensables. Por ello, la delegación noruega no puede apoyarla.

51. El Sr. SMART (Sierra Leona) estima que es fundamental que se indique en el conocimiento la fecha de recepción de las mercancías en el puerto de carga. Por ello no puede apoyar la enmienda canadiense. Por el contrario, apoya el texto del inciso *f*) del párrafo 1 del artículo 15 del proyecto de convenio.

52. El Sr. SEVON (Finlandia) considera que la utilización de los conocimientos en las transacciones internacionales exige que se indique en ellos la fecha de recepción de las mercancías en el puerto de carga. Por consiguiente, no puede aceptar la enmienda del Canadá.

53. El Sr. KERRY (Reino Unido) se une a las delegaciones que se han pronunciado en contra de la enmienda del Canadá. Pero desea hacer observar que la redacción del inciso *f*) es defectuosa, puesto que no regula el caso de que el porteador se haga cargo de las mercancías antes que lleguen al puerto de carga.

54. El PRESIDENTE dice que, si no hay objeciones, considerará que la Comisión desea rechazar la enmienda del Canadá y pedir al Comité de Redacción que tenga en cuenta la observación hecha por el representante del Reino Unido.

55. *Así queda acordado.*

56. *Queda aprobado el inciso* f) *del párrafo 1 del artículo 15.*

*Inciso* k)

57. El PRESIDENTE invita al representante del Japón a que presente la enmienda de su delegación (A/

CONF.89/C.1/L.24) al inciso *k*) del párrafo 1 del artículo 15.

58. El Sr. TANIKAWA (Japón) dice que la enmienda del Japón tiene por finalidad suprimir los incisos *k*) y *l*) del párrafo 1 del artículo 15. Como existen nexos entre el inciso *k*) y el párrafo 4 del artículo 16 y entre el inciso *l*) y el párrafo 3 del artículo 23, el Sr. Tanikawa desearía que se aplazase el examen de esos apartados hasta el momento en que la Comisión examine los artículos 16 y 23.

59. El PRESIDENTE, haciendo observar que únicamente las delegaciones austríaca y belga apoyan la propuesta de aplazamiento de la delegación del Japón, considera que la Comisión desea continuar el examen de la enmienda.

60. El Sr. TANIKAWA (Japón) hace saber que desearía retirar provisionalmente la enmienda presentada por su delegación en relación con los incisos *k*) y *l*) del párrafo 1 del artículo 15.

61. Tras un debate de procedimiento en el que participan el Sr. AMOROSO (Italia), el Sr. CASTRO (México), el Sr. REISHOFER (Austria), el Sr. TANIKAWA (Japón), el Sr. LUKABU-K'HABOUJI (Zaire) y el PRESIDENTE, este último llega a la conclusión de que la enmienda de la delegación japonesa ha sido retirada. Si la delegación del Japón desea tratar de nuevo esta cuestión en relación con el artículo 16, incumbirá a la Comisión adoptar entonces una decisión. En todo caso, queda entendido que toda enmienda debe presentarse por escrito.

62. El PRESIDENTE invita a los miembros de la Comisión a que examinen la enmienda de Austria (A/CONF.89/C.1/L.101) al inciso *k*) del párrafo 1 del artículo 15.

63. El Sr. MARCIANOS (Grecia) apoya la enmienda de Austria, que mejora la redacción actual del inciso *k*) del párrafo 1.

64. El Sr. SMART (Sierra Leona) no puede apoyar la enmienda austríaca, que, a su juicio, modifica el texto inicial en cuanto al fondo y no solamente en cuanto a la forma. En efecto, es fundamental, como se prevé actualmente en el proyecto, que se indique el importe del flete en el conocimiento de embarque para que el porteador no pueda aumentarlo una vez llegadas las mercancías a su destino.

65. El Sr. CASTRO (México) deplora la ausencia de explicaciones sobre la finalidad perseguida por la enmienda de Austria y comparte la idea de que dicha enmienda trata de modificar el texto actual en cuanto al fondo y afecta desfavorablemente a la estructura del artículo. Por ello, preconiza que se mantenga el texto inicial. Por otra parte, estima que los Estados tienen derecho a saber cuánto gastan por concepto de fletes, y quién se beneficia de ello.

66. El Sr. DOUAY (Francia) hace observar a su vez que existe una diferencia de fondo entre la enmienda de Austria y el texto inicial: dicha enmienda trata de precisar las modalidades de pago del flete, mientras que el texto inicial permite indicar, llegado el caso, el importe del flete cuando debe ser satisfecho por el consignatario. La delegación francesa prefiere el texto inicial, pero piensa que el Comité de Redacción podría tal vez mejorarla y encontrar una fórmula diferente de las palabras "en la medida en que".

67. El Sr. MATHEUS GONZALEZ (Venezuela), que hace uso de la palabra sobre una cuestión de orden, dice que la Comisión tiene igualmente ante sí otras dos enmiendas (A/CONF.89/C.1/L.104 y L. 168) relativas al inciso *k*) del párrafo 1 y que, si se somete a votación y se aprueba la enmienda de Austria, la Comisión sólo podrá examinar de nuevo la cuestión a que se refiere dicho apartado si así lo decide mediante votación una mayoría de dos tercios. Por consiguiente, propone que se aplace la votación sobre dicha enmienda hasta que se hayan examinado las otras dos enmiendas.

68. El PRESIDENTE dice que tendrá en cuenta la observación hecha por el representante de Venezuela.

69. En opinión del Sr. MASSUD (Pakistán), el texto inicial trata de una cuestión diferente de la que se ocupa la enmienda de Austria; a saber, que el conocimiento de embarque debe indicar que el flete ha de ser pagado por el consignatario y mencionar el importe debido por este último. Por ello no puede apoyar la enmienda de Austria.

70. El Sr. FAHIM (Egipto) estima que debe mencionarse siempre el flete en un conocimiento de embarque, tanto más cuanto que, según lo dispuesto en el inciso *b*) del párrafo 1 del artículo 6 actual, el flete sirve para calcular la indemnización debida por el porteador en caso de retraso en la entrega. Conviene, pues, mantener el texto actual del inciso *k*) del párrafo 1.

71. El Sr. GANTEN (República Federal de Alemania) apoya el texto actual del inciso *k*) del párrafo 1, pues la enmienda de Austria no parece presentar ventaja alguna. Basta con indicar en el conocimiento de embarque el importe del flete que debe satisfacer el consignatario.

72. El Sr. RAY (Argentina) piensa también que en el conocimiento de embarque debe indicarse siempre el flete y no puede, por tanto, sumarse a la enmienda de Austria.

73. El Sr. RAMIREZ HIDALGO (Ecuador) comparte la opinión de las delegaciones que se han pronunciado en contra de la enmienda de Austria por las razones que ya se han expuesto.

74. El PRESIDENTE considera, habida cuenta del número de delegaciones que se han opuesto a la enmienda de Austria, que ésta queda rechazada.

75. Invita a los participantes a que examinen las enmiendas de Venezuela (A/CONF.89/C.1/L.104) y de la India (A/CONF.89/C.1/L.168) al inciso *k*) del párrafo 1.

76. El Sr. COVA ARRIA (Venezuela), que presenta la enmienda de su delegación (A/CONF.89/C.1/L.104), hace observar que, en su redacción actual, el inciso *k*) del párrafo 1 no impone la obligación de indicar el flete en el conocimiento de embarque más que cuando éste ha de ser pagado por el consignatario. Por consiguiente, esta mención no sería obligatoria cuando es el cargador quien paga el flete. Ahora bien, en opinión de la delegación de Venezuela, haya sido pagado por el cargador o deba serlo por el consignatario, el flete debería figurar siempre en el conocimiento, y por varias razones. En primer lugar, dado que el conocimiento de embarque establece diversas obligaciones que las partes contratantes se comprometen

a cumplir, es justo que precise el aspecto más importante de la transacción; a saber, la remuneración que el porteador recibe a cambio de sus servicios. En segundo lugar, debe evitarse la posibilidad de una colusión entre el cargador y el porteador en daño del destinatario. En tercer lugar, en muchos países, las autoridades necesitan conocer los fletes para hacer sus estadísticas o calcular los aranceles aduaneros. Por último, el Sr. Cova Arria recuerda las disposiciones del inciso *b*) del párrafo 1 del artículo 6, según las cuales la indemnización debida por el porteador en caso de demora en la entrega debe calcularse sobre la base del flete. Dicho esto, la delegación de Venezuela está dispuesta a retirar su enmienda en favor de la enmienda de la India (A/CONF.89/C.1/L.168).

77. El Sr. DIXIT (India) dice que el representante de Venezuela ha expuesto ya algunos de los argumentos que se proponía aducir en favor de su enmienda, y señala a la atención de los participantes la nota explicativa que acompaña a dicha enmienda. Además, dicha enmienda se refiere también a la situación prevista en el párrafo 4 del artículo 16, pues la delegación india piensa que es más equitativo que el consignatario sepa si debe o no pagar el flete y conozca su importe exacto. Así pues, el flete debe figurar siempre en el conocimiento de embarque y, si ha de ser pagado por el consignatario, el conocimiento de embarque debe indicarlo.

78. El Sr. COVA ARRIA (Venezuela) insiste en que el flete debe mencionarse siempre en el conocimiento de embarque, sea cual fuere la persona que haya de pagarlo. Por consiguiente, si queda entendido que la enmienda india hace obligatoria dicha mención, la delegación de Venezuela se sumará a ella; pero, si la enmienda india se prestase a confusión, mantendría su propia enmienda.

*Se levanta la sesión a las 12 horas.*

# 22a. sesión

**Martes 21 de marzo de 1978, a las 15.05 horas**

*Presidente:* Sr. M. CHAFIK (Egipto).

A/CONF.89/C.1/SR.22

**Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 y Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.25, L.81, L.102, L.105, L.145, L.156, L.161, L.168, L.175, L.183)**

*Artículo 15* (conclusión)

*Párrafo 1* (conclusión)

*Inciso* k) (conclusión)

1. El PRESIDENTE invita a que se formulen nuevas observaciones sobre la enmienda de la India al inciso *k*) del párrafo 1 del artículo 15 (A/CONF.89/C.1/L.168).

2. El Sr. RAY (Argentina) dice que su delegación considera que en el conocimiento de embarque debe figurar siempre el flete, ya que éste es el porte pagado respecto del transporte. No obstante, opina que la última parte de la enmienda india es innecesaria, ya que la cuestión se regula ya en el párrafo 4 del artículo 16.

3. El Sr. SANYAOLU (Nigeria) se opone a la enmienda india y dice que su delegación considera que el texto actual es más claro y que es especialmente importante retener la frase "en la medida en que haya de ser pagado por el consignatario".

4. El Sr. MALLINSON (Reino Unido) dice que, como es práctica habitual de un comercio determinado incluir en el conocimiento de embarque la mención del flete, su delegación estima que no hay necesidad de fijar tal requisito en el Convenio. Con todo, no se opone al contenido sustancial del inciso *k*) del párrafo 1 en su redacción actual y, en consecuencia, puede suscribirlo.

5. Su delegación también puede aceptar la última parte de la enmienda india, que es similar al texto existente, aunque más restrictiva que éste. En cambio, en cuanto a la primera parte, en la que se dice que el flete deberá hacerse constar siempre en el conocimiento de embarque, desearía señalar que, cuando las mercancías se expiden en grandes cantidades con un determinado porteador, el pago por el transporte se efectúa con frecuencia con arreglo a la cuenta de flete; por razones administrativas, los gastos se calculan periódicamente, y después se presenta la cuenta a la persona encargada del pago del flete. Por consiguiente, en muchos casos no es posible indicar el importe del flete para una expedición determinada en la fecha en que se extiende el conocimiento de embarque. La inclusión en el Convenio del requisito propuesto conduciría inevitablemente, a juicio de su delegación, a un aumento de los costos del transporte, ya que habría que realizar en cada caso un cálculo basado en el peso o en el volumen de las mercancías. Por ello, su delegación considera que la primera parte de la enmienda india no sería de mucha utilidad.

6. En la nota de la enmienda india se sugiere que, como el proyecto de convenio establece una limitación especial de la responsabilidad, basada en el flete, por los perjuicios

causados por la demora, el flete debe indicarse en el conocimiento de embarque para poder determinar el importe del límite pertinente. Sin embargo, en muchos casos tal vez no se disponga de esa información al emitir el conocimiento de embarque. Por consiguiente, aunque su delegación tiene presente el vínculo existente entre el inciso *k*) del párrafo 1 del artículo 15 y el artículo 6, no cree que la falta de una disposición en el sentido propuesto sea perjudicial en caso de una reclamación por demora.

7. El Sr. EYZAGUIRRE (Chile) dice que su delegación está de acuerdo con el principio enunciado en el inciso *k*) del párrafo 1 en su forma actual, pero considera que conviene indicar siempre el flete en el conocimiento de embarque, ya que el pago del flete es una de las principales obligaciones del cargador en virtud de un contrato de transporte marítimo de mercancías. Considera asimismo que interesa que se haga constar claramente cuándo debe el consignatario efectuar el pago, y no sólo por razones estadísticas sino también por razones relacionadas con el control y los derechos aduaneros y con la balanza de pagos de un país. Por consiguiente, su delegación apoya la enmienda de la India, pero sugiere que el Comité de Redacción estudie la manera de mejorar la redacción.

8. El Sr. MORENO PARTIDAS (Venezuela) retira el apoyo de su delegación a la enmienda india.

9. Pide al representante del Reino Unido que explique cómo la inclusión del flete en el conocimiento de embarque puede conducir a un aumento de los costos del transporte, siendo así que el flete se conviene generalmente incluso antes de extender ese conocimiento.

10. El Sr. SELVIG (Noruega) señala que el conocimiento de embarque pagado por adelantado es un instrumento sumamente útil que ha sido parte integrante de la práctica comercial durante muchos años. Por consiguiente, su delegación puede aceptar la enmienda de la India si se intercalan, entre la palabra "flete" y el punto y coma, las palabras "a menos que sea pagado por adelantado".

11. El Sr. DIXIT (India), en respuesta a las observaciones formuladas, explica que la ultima parte de su enmienda tiene por objeto regular la cuestión que se plantea ya en el texto existente. No obstante, se podría mejorar su redacción.

12. Reconoce que en muchos comercios se acostumbra a incluir el flete en el conocimiento de embarque, pero considera no obstante que esa práctica debe incorporarse al Convenio. De este modo, la costumbre adquirirá fuerza de ley y producirá uniformidad.

13. La aclaración que introduce su enmienda contribuirá a promover el comercio internacional y ayudaría a los países en desarrollo, que como es sabido se enfrentan con muchas restricciones, en particular por lo que respecta a las divisas y a los trámites aduaneros.

14. No le ha convencido el argumento de que tal vez no sea posible facilitar a tiempo la información necesaria. En una era de tecnología computadorizada sólo se necesitan unos minutos para calcular el flete.

15. Finalmente, su enmienda garantizaría la uniformidad.

16. El Sr. SMART (Sierra Leona) suscribe la enmienda y dice que hay dos razones más para incluir siempre el flete en el conocimiento de embarque. En primer lugar, el flete es la retribución que paga el cargador en apoyo del contrato de que hace prueba el conocimiento de embarque y, en cuanto tal, es un elemento sumamente importante del contrato; si en el conocimiento de embarque se mencionan otras condiciones del contrato, no hay razón alguna para no mencionar asimismo la retribución. En segundo lugar, como en virtud del artículo 6 el flete es la unidad utilizada para determinar la limitación de la responsabilidad respecto de la demora, debe hacerse constar en el conocimiento a fin de que las partes puedan determinar el alcance de cualquier incumplimiento de las obligaciones que se produzca.

17. El Sr. SUCHORZEWSKI (Polonia) no está de acuerdo en que la inclusión del flete en el conocimiento de embarque sea conveniente en todos los casos. En algunos casos, en realidad, tal inclusión podría causar dificultades a los cargadores que vendieran mercancías c.i.f. o c. & f. Cabe, además, que el capitán de un buque no esté en condiciones de indicar el flete exacto cuando emita un conocimiento de embarque, dado que puede estar todavía sujeto a negociación. Por ello su delegación considera que la enmienda india no sería muy útil. El texto de la CNUDMI constituye una transacción razonable y, por lo tanto, debería mantenerse.

18. El Sr. SEVON (Finlandia) conviene en que el texto, en su forma actual, constituye una transacción razonable entre dos posiciones divergentes y dice que su delegación no podría aceptar que se adoptara un planteamiento de derecho público. Es indudable que, con arreglo a la legislación de algunos países, la declaración del flete es necesaria en todos los casos, pero, con arreglo a la de otros, esa declaración no está autorizada.

19. Se ha sugerido que, dado que el flete constituye en virtud del artículo 6 una unidad para determinar la limitación de la responsabilidad, debe necesariamente incluirse en el conocimiento de embarque. Esa determinación probablemente sólo tendría que hacerse en uno de cada mil casos y difícilmente puede considerarse necesario, habida cuenta de esa proporción, exigir que el flete se indique en cada conocimiento de embarque.

20. Finalmente, la inclusión en el conocimiento de embarque de una indicación separada relativa al flete podría afectar las ventas c.i.f., en los casos en que el flete estuviera incluido en el precio, y ello, a juicio de su delegación, no sería favorablemente acogido por las empresas comerciales. Por esas razones, su delegación es partidaria de que se mantenga el texto actual.

21. El Sr. DOUAY (Francia) dice que su delegación es partidaria de mantener el texto en su forma actual. La razón por la cual ciertas delegaciones no desean incluir en el Convenio una obligación imperativa de que se estipule el flete en el conocimiento de embarque es la de que los contratos de compraventa son contratos celebrados entre particulares. Está en contradicción con toda la práctica mercantil que el tenor de esos contratos, cuyas condiciones interesan exclusivamente a las partes, pueda ser libremente conocido por todos. El conocimiento de embarque, sin embargo, es un documento negociable que

podría llegar a manos de un tercero ajeno a las relaciones contractuales entre el cargador y el porteador y no hay ningún motivo por el que éste deba conocer las condiciones convenidas entre ellos. Por otra parte, el flete está constituido por una serie de elementos, como, por ejemplo, descuentos y concesiones comerciales, que quizás no fueran conocidos en su totalidad en el momento de emitirse el conocimiento de embarque.

22. Algunas delegaciones sostienen que los derechos portuarios y las tasas aduaneras no podrán determinarse si no se estipula el flete en el conocimiento de embarque. No obstante, existen otros documentos emitidos por el porteador, como las facturas, que pueden servir de base para la determinación de esos derechos y tasas. Análogamente, los fletes no pueden ser regulados por medio de conocimientos de embarque. Ello tendría que hacerse por otros medios, por ejemplo, mediante medidas administrativas de ejecución que están comprendidas en el ámbito del derecho público y no del derecho privado. El hecho de que el convenio esté destinado a introducir una nueva relación contractual entre el porteador y el cargador no significa que deban modificarse totalmente los usos y las prácticas comerciales e imponer una obligación imperativa de declarar en el conocimiento de embarque una condición de un contrato que se rige por el derecho privado. En realidad, el único efecto de esa obligación sería alentar la inclusión de declaraciones falsas en el conocimiento de embarque que no ayudarían en absoluto a las autoridades a determinar los derechos y tasas o a regular los fletes. Es importante no introducir confusión en estas cuestiones. La regulación de los fletes y la determinación de los derechos y tasas no son cuestiones que puedan resolverse mediante estipulaciones en un conocimiento de embarque, que hace prueba de un contrato entre particulares para los cuales el secreto es una regla primordial. El texto de la CNUDMI hace una importante concesión y su delegación lo apoya.

23. El Sr. MASSUD (Pakistán) dice que su delegación no tendría nada que objetar a la enmienda de la India si el representante de este país renunciara a insistir en la segunda parte de ella.

24. El Sr. NILSSON (Suecia) dice que su delegación no puede apoyar la enmienda de la India, que supondría una injerencia inaceptable en la práctica mercantil actual. A menudo, el importe del flete no se conoce en el momento de extenderse el conocimiento de embarque y es práctica usual que el cargador y el porteador convengan en que la cifra se calculará ulteriormente. Hay varias otras prácticas mercantiles que son igualmente incompatibles con esta enmienda. A este respecto, su delegación se adhiere a las observaciones formuladas acerca de las probables repercusiones de las disposiciones propuestas sobre las cláusulas c.i.f. y c. & f.

25. El PRESIDENTE invita a la Comisión a votar sobre la enmienda de la India al inciso *k*) del párrafo 1 del artículo 15 (A/CONF.89/C.1/L.168).

26. *Por 35 votos contra 16 y 10 abstenciones, queda rechazada la enmienda.*

27. El Sr. MONTGOMERY (Canadá) presenta la enmienda de su delegación al inciso *k*) del párrafo 1 del artículo 15 (A/CONF.89/C.1/L.156) y dice que tiene como finalidad garantizar la notificación al consignatario de las sobrestadías que deba pagar en el puerto de carga, lo que constituye un aspecto importante en vista de las disposiciones de la primera frase del párrafo 4 del artículo 16.

28. El Sr. CASTRO (México) dice que su delegación está dispuesta a apoyar la enmienda del Canadá. Varios oradores que le han precedido en el uso de la palabra sobre la cuestión de los conocimientos de embarque han expresado la opinión de que el nuevo convenio no debería contener demasiadas disposiciones que pudieran entorpecer prácticas arraigadas del comercio marítimo internacional. Hay que tener presente, sin embargo, que los países en desarrollo, cuya participación en el comercio internacional es relativamente reciente, no están tan familiarizados con los usos y prácticas tradicionales y se beneficiarían considerablemente de disposiciones expresas.

29. El Sr. NOVOA IGUZQUIZAR (Cuba) dice que su delegación se opone categóricamente a la enmienda del Canadá. El representante del Canadá ha dicho que su finalidad es señalar a la atención del consignatario las sobrestadías que quizás deba pagar en el puerto de carga. En la práctica, sin embargo, la permanencia de un buque en un puerto de carga normalmente será pagada por el cargador, no por el consignatario. Así pues, la enmienda no es pertinente.

30. El Sr. NELSON (Ghana) dice que, a juicio de su delegación, la enmienda del Canadá debería ser apoyada para salvaguardar la coherencia del texto. Como en el artículo 16 se mencionan las sobrestadías, también deberían mencionarse en el artículo 15. Ahora bien, por la misma razón de coherencia, las sobrestadías deberían mencionarse nuevamente después de la segunda referencia al flete en el inciso *k*) del párrafo 1 del artículo 15.

31. El Sr. MONTGOMERY (Canadá) dice que su delegación acepta la observación del representante de Ghana, de la que tal vez podría tomar nota el Comité de Redacción.

32. El Sr. VIGIL-TOLEDO (Perú) dice que su delegación puede apoyar la enmienda del Canadá, que sería útil en vista de la confusión existente acerca de si las sobrestadías deben considerarse parte del flete o algo distinto.

33. El Sr. KHOO (Singapur) dice que su delegación apoya también la enmienda del Canadá.

34. El Sr. BREDHOLT (Dinamarca) no está de acuerdo con el representante de Ghana: la referencia a las sobrestadías que figura en el párrafo 4 del artículo 16 es suficiente y cualquier otra mención en el artículo 15 es superflua. Su delegación considera preferible el texto del inciso *k*) del párrafo 1 del artículo 15 en su forma actual, puesto que todo el artículo constituye el resultado minuciosamente equilibrado de prolongadas consultas y no debería ser objeto de nuevas modificaciones.

35. El PRESIDENTE invita a la Comisión a votar sobre la enmienda del Canadá al inciso *k*) del párrafo 1 del artículo 15 (A/CONF.89/C.1/L.156).

36. *Por 32 votos contra 17 y 13 abstenciones, queda rechazada la enmienda.*

*Nuevo inciso del párrafo 1*

37. El Sr. ROSA (Portugal) presenta la propuesta de su delegación (A/CONF.89/C.1/L.161) de que se añada un nuevo inciso al párrafo 1 del artículo 15, y dice que, como la firma del porteador es una de las indicaciones que deben figurar en el conocimiento de embarque, debería exigirse asimismo la firma del cargador. Tanto el cargador como el porteador pueden ser responsables en caso de pérdida o daño; por lo tanto, ambos deben expresar su aceptación de las condiciones del conocimiento de embarque estampando en él su firma.

38. El Sr. MARCIANOS (Grecia) dice que, a causa del aumento del número de conocimientos de embarque emitidos, el requisito legal de que el cargador también lo firme ha tenido que ser eliminado forzosamente. Volver a introducir este requisito por medio del nuevo convenio introduciría muchas complicaciones en la práctica. Así, pues, debería rechazarse la enmienda de Portugal.

39. El Sr. CASTRO (México) dice que, si bien la observación del representante de Grecia es pertinente, muchas delegaciones estiman, sin embargo, que las firmas de ambas partes deberían figurar en el conocimiento de embarque. La delegación de México apoya la enmienda de Portugal.

40. El Sr. BYERS (Australia) dice que su delegación se opone a esa enmienda.

41. El Sr. KHOO (Singapur) dice que su delegación no alcanza a descubrir ninguna ventaja práctica en la enmienda de Portugal y no la apoyará.

42. El PRESIDENTE, haciendo observar que la enmienda portuguesa de que se añada un nuevo inciso al párrafo 1 no parece tener apoyo, dice que considerará que queda rechazada.

43. El Sr. DIXIT (India) presenta la enmienda de su delegación (A/CONF.89/C.1/L.168) de que se añada un nuevo inciso al párrafo 1 del artículo 15. Estima que dicha enmienda es importante, puesto que, como ya se ha subrayado, el porteador será responsable en caso de pérdida o demora y, por consiguiente, tanto para él como para el cargador es de interés que se indique expresamente una fecha convenida. En el texto propuesto no se determina cuál ha de ser esa fecha, pues se trata de una cuestión que deben resolver las partes interesadas. Sin embargo, es muy importante que la fecha convenida entre ellas sea una parte esencial del conocimiento de embarque y su inclusión contribuirá a normalizar la práctica internacional en el comercio marítimo.

44. El Sr. SEVON (Finlandia) coincide en que es importante señalar a la atención del consignatario la fecha de entrega de las mercancías. Por consiguiente, apoya la enmienda india.

45. El Sr. LEON MONTESINO (Cuba) dice que también su delegación apoya la enmienda, que es compatible con las disposiciones del párrafo 2 del artículo 5, relativas a la demora en la entrega como base de la responsabilidad.

46. El Sr. SMART (Sierra Leona) recuerda que, en el debate sobre el artículo 15 (21a. sesión) subrayó la necesidad de que se hicieran constar en el conocimiento de embarque fechas convenidas de entrega y recepción de las mercancías. Consiguientemente, su delegación puede apoyar la enmienda india.

47. El Sr. KACIĆ (Yugoslavia) dice que su delegación apoya esa enmienda.

48. El Sr. NDAWULA (Uganda) dice que también su delegación apoya el nuevo inciso propuesto. Cuando las partes en un contrato hayan convenido una fecha, esa fecha adquiere carácter fundamental y, por consiguiente, debe indicarse de modo expreso en el conocimiento de embarque.

49. Su delegación tiene aún ciertas reservas con respecto a las palabras iniciales del párrafo 1 del artículo 15 y prefiere las palabras "En el conocimiento de embarque deberán constar, entre otros, los datos siguientes:" contenidas en el documento A/CONF.89/C.1/L.163, que ha sido retirado. Tal vez podío señalarse este punto a la atención del Comité de Redacción.

50. *Queda aprobada la enmienda.*

*Párrafos 2 y 3*

51. *Quedan aprobados los párrafos 2 y 3.*

*Artículo 16*

*Párrafo 1*

52. *Queda aprobado el párrafo 1.*

*Párrafo 2*

53. *Queda aprobado el párrafo 2.*

*Párrafo 3*

54. El Sr. DOUAY (Francia), al presentar la propuesta de su delegación, contenida en el documento A/CONF.89/C.1/L.81, de que se supriman del inciso *b*) del párrafo 3 del artículo 16 las palabras "incluido un consignatario", dice que esta enmienda tiene por objeto prever situaciones en las que un consignatario tenga derechos en calidad de cargador en reclamaciones formuladas contra el porteador y no pueda ser considerado como tercero. Por ejemplo, en el caso de que un cargador consigne las mercancías a su propio nombre, el cargador y el consignatario son la misma persona.

55. El Sr. SUCHORZEWSKI (Polonia) dice que, por las razones expresadas por el representante de Francia, su delegación apoya plenamente la supresión de las palabras "incluido un consignatario".

56. El Sr. BYERS (Australia) dice que no está de acuerdo con los representantes de Francia y Polonia. Hay muchos casos en los que el consignatario es de hecho un tercero en relación con un contrato de transporte y, por consiguiente, procede que en el texto del inciso *b*) figuren las palabras "incluido un consignatario".

57. El Sr. MASSUD (Pakistán) dice que el texto actual del inciso *b*) se refiere claramente a un tercero que haya procedido de buena fe fiándose de la descripción de las mercancías en el conocimiento de embarque. El significado de "tercero" es perfectamente claro, y su

delegación no ve la necesidad de modificar el texto existente.

58. El Sr. DIXIT (India) se pregunta si la causa de la dificultad está en la redacción del texto francés. En lo que respecta al texto inglés, conviene con el representante del Pakistán en que la redacción actual es satisfactoria y no precisa enmienda. Tal vez el Comité de Redacción deba examinar la posibilidad de redactar de nuevo el texto para tener en cuenta los casos en que una persona sea al mismo tiempo cargador y consignatario.

59. El Sr. GONDRA (España) dice que la enmienda de Francia plantea una cuestión difícil y controvertida, dado que la posición jurídica del consignatario difiere según los sistemas jurídicos. Por ejemplo, en el derecho francés es considerado como sucesor del cargador y parte en el contrato de transporte, mientras que en otros sistemas jurídicos accede al contrato de transporte sin ser parte en él. Si se considera que el consignatario es un tercero, es evidente que no ha intervenido en la celebración del contrato de transporte y, por consiguiente, tiene derecho a la protección derivada de su posición. En el caso planteado por el representante de Francia, cuando el consignatario sea también el cargador, no se darán las condiciones establecidas en el inciso *b*) para proteger al consignatario que proceda de buena fe, dado que, en su calidad de cargador, estará enterado de la naturaleza de las mercancías expedidas en virtud del contrato de transporte.

60. El Sr. SEVON (Finlandia) pregunta si la delegación de Francia está de acuerdo en que se mantengan las palabras "incluido un consignatario" en el proyecto de texto con el fin de no crear problemas a las personas de países que no tengan el mismo sistema jurídico que Francia.

61. El Sr. HONNOLD (Estados Unidos de América) también estima que sería preferible mantener esas palabras para evitar todo litigio sobre si los consignatarios tienen derecho a protección en las circunstancias expuestas en el inciso *b*). Igualmente considera que, en la versión inglesa, la palabra "*any*" referida al consignatario podría constituir una fuente de dificultades, ya que solamente los consignatarios que sean terceros y se hayan fiado de la descripción de las mercancías hecha en el conocimiento de embarque tienen derecho a protección. Por consiguiente, sugiere que se sustituya la palabra "*any*" por "*a*".

62. El Sr. DOUAY (Francia) dice que la sugerencia del representante de los Estados Unidos es aceptable para su delegación, ya que aclarará el caso del consignatario que no sea un tercero.

63. El Sr. SUCHORZEWSKI (Polonia) cree que se podría aceptar de modo más universal una solución consistente en mantener las palabras "incluido un consignatario", añadiendo la puntualización "que no sea el cargador".

64. El Sr. DOUAY (Francia) dice que la adición propuesta por el representante de Polonia tal vez sea un poco exagerada, pero está dispuesto a aceptarla.

65. El Sr. HONNOLD (Estados Unidos de América) sigue pensando que sería preferible sustituir, en la versión inglesa, la palabra "*any*" por la palabra "*a*".

66. *Queda aprobado el inciso* b) *del párrafo 3, con la modificación introducida por el representante de los Estados Unidos.*

*Párrafo 4*

67. El Sr. VIGIL-TOLEDO (Perú), apoyado por el Sr. RAY (Argentina), dice que, en la versión española del párrafo 4 del texto actual se ha traducido erróneamente la palabra inglesa "*demurrage*" por "derechos de almacenaje" en lugar de "sobrestadías".

68. El PRESIDENTE dice que se ha abordado ese problema en el Comité de Redacción.

69. El Sr. TANIKAWA (Japón), que presenta su enmienda (A/CONF.89/C.1/L.25) encaminada a suprimir el párrafo 4, dice que, según el texto actual, el hecho de que no se indique en el conocimiento de embarque que el consignatario ha de pagar el flete y las sobrestadías constituirá presunción, salvo prueba en contrario, de que no debe satisfacer cantidad alguna por tales conceptos. Sin embargo, dicha presunción está en contradicción con la naturaleza de la obligación de pagar el flete y las sobrestadías si se ha realizado el transporte. Más aún, con arreglo a una póliza de fletamento, solamente se incurre en sobrestadía una vez expirado el tiempo de plancha, y el pago previo del flete, sin posibilidad de aplicar ningún recargo por las sobrestadías, se basa en un acuerdo entre el porteador y el cargador, mientras que la presunción contenida en el texto podría introducir el principio del pago previo del flete incluso en el caso de las sobrestadías. En otras palabras, ello no sólo es contrario a la naturaleza jurídica de la obligación de pagar el flete y las sobrestadías, sino también a la posibilidad de hacerlo en la práctica, y los posibles efectos jurídicos de tal indicación en los conocimientos de embarque vendrán determinados por la norma general aplicable en la materia. Habida cuenta de esas consideraciones, la delegación del Japón es partidaria de que se suprima el párrafo.

70. El Sr. DOUAY (Francia) es partidario de que se mantenga el párrafo 4; en él se establece una presunción especialmente útil por cuanto el consignatario no tendrá que pagar el flete ni las sobrestadías si no se indica su importe en el conocimiento de embarque. Los intereses del consignatario quedan protegidos satisfactoriamente por dicha norma, que sufre la excepción contenida en la segunda frase de que no se admitirá al porteador la prueba en contrario cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido a un tercero. Ambas disposiciones son excelentes y deben ser mantenidas.

71. Deben modificarse, en la versión inglesa, las palabras "*any consignee*" para que digan "*a consignee*", con el fin de que se ajusten a la decisión adoptada respecto del inciso *b*) del párrafo 3.

72. El Sr. KHOO (Singapur) es firmemente partidario de la norma establecida en el párrafo 4, que protege por igual al porteador, al consignatario y a terceros. Esa norma protege al porteador al determinar que la

presunción no se considerará absoluta, y presenta especial importancia en cuanto a la protección de los terceros que hayan procedido de buena fe fiándose del conocimiento de embarque.

73. El PRESIDENTE dice que, al no haberse apoyado la enmienda del Japón (A/CONF.89/C.1/L.25), se mantendrá el párrafo 4. Invita a las delegaciones que han propuesto modificaciones del texto del párrafo 4 a que presenten sus enmiendas.

74. El Sr. REISHOFER (Austria) retira su enmienda al párrafo 4 (A/CONF.89/C.1/L.102), habida cuenta de la decisión adoptada anteriormente en relación con el inciso *k*) del párrafo 1 del artículo 15.

75. El Sr. MORENO PARTIDAS (Venezuela) dice que la primera de las enmiendas presentadas por su delegación en el documento A/CONF.89/C.1/L.105 se refiere solamente a una cuestión de redacción. Retira su segunda enmienda, encaminada a añadir un párrafo 4 *bis* al artículo 16, dado que dicha enmienda está relacionada con la inclusión obligatoria de un dato concerniente al flete en los conocimientos de embarque y, por consiguiente, ya no es aplicable.

76. El Sr. NDAWULA (Uganda) dice que su enmienda al párrafo 4 (A/CONF.89/C.1/L.145) se refiere a una cuestión de forma y puede remitirse directamente al Comité de Redacción.

77. El Sr. MALLINSON (Reino Unido), que presenta su enmienda al párrafo 4 (A/CONF.89/C.1/L.175), subraya que no puede saberse por lo general, en el momento de emitir un conocimiento de embarque, si el consignatario incurrirá en sobrestadías y, en caso afirmativo, la duración de éstas, por la razón evidente de que las circunstancias que dan origen a la obligación de pago no se manifestarán sino más adelante. En consecuencia, desearía que la idea de indicar las sobrestadías en que se haya incurrido, lo que implica la fijación de una cantidad, sea sustituida por la noción de que solamente se invocará la norma de la presunción *juris tantum* a favor del consignatario si en el conocimiento de embarque no se estipula que este debe satisfacer las sobrestadías en que se incurra. Ello también ajustaría la disposición relativa a las sobrestadías a la relativa al flete.

78. El Sr. SELVIG (Noruega) no puede aceptar la enmienda del Reino Unido, porque el código marítimo escandinavo contiene ya una disposición similar al texto actual del párrafo 4. Debe recordarse que los conocimientos de embarque se negocian frecuentemente en transacciones comerciales; por consiguiente, si en ellos no se da una clara indicación de la cantidad que ha de esperarse por concepto de sobrestadías, el comprador se verá en situación difícil y no sabrá si rechazar totalmente el conocimiento de embarque o simplemente deducir una cantidad adecuada por sobrestadías. El porteador que desee cargar sobrestadías podrá declarar el máximo pagadero a título de orientación para el consignatario.

79. El Sr. HONNOLD (Estados Unidos de América) tampoco puede apoyar la enmienda del Reino Unido. Una indicación general de que tal vez haya de pagarse por sobrestadías una cantidad no especificada tendrá poca utilidad para el consignatario, pues no le proporciona la información necesaria sobre lo que habrá de pagar antes de tomar posesión de las mercancías. En cuanto al argumento de que la enmienda armoniza la disposición sobre las sobrestadías con la referente al flete, desea indicar que, según la disposición sobre el flete, éste debe pagarse en el punto de destino "en la medida en que haya de ser pagado por el consignatario", como se prescribe en el inciso *k*) del párrafo 1 del artículo 15.

80. El Sr. DIXIT (India) dice que la enmienda del Reino Unido altera el significado del texto de la CNUDMI, que es el que prefiere la delegación de la India. En el conocimiento de embarque deberían indicarse las sobrestadías que deba pagar el consignatario.

81. El Sr. GANTEN (República Federal de Alemania) apoya la enmienda del Reino Unido. Es difícil, si no imposible, indicar en el conocimiento de embarque la cantidad que habrá de pagarse por concepto de sobrestadías, ya que el cargador ignora cuál será el importe probable de las sobrestadías en el momento de la expedición del conocimiento de embarque. Por consiguiente, la falta de una indicación en tal sentido no puede considerarse como presunción de que el consignatario no tiene que pagar las sobrestadías.

82. El Sr. BYERS (Australia) dice que, por las razones que han aducido los representantes de Noruega y de los Estados Unidos, es partidario del texto en su forma actual.

83. El Sr. RAY (Argentina) opina que en algunos casos podría ser aceptable indicar en el conocimiento de embarque el importe de las sobrestadías, pero que en otros no es la práctica general y, en el caso de los conocimientos de embarque que se refieren a pólizas de fletamento, se deja frecuentemente sin especificar el importe de las sobrestadías. Con todo, la inclusión de esa indicación sería útil para el consignatario.

84. El Sr. GORBANOV (Bulgaria) es partidario del texto actual.

85. El Sr. SUCHORZEWSKI (Polonia) sugiere, como transacción, que en la primera frase se inserten las palabras "las sobrestadías en horas o días". Con esta enmienda, podría aprobarse el texto de la CNUDMI.

86. El Sr. WATKINS (Reino Unido) dice que la sugerencia del representante de Polonia es útil, pero que todavía deja sin resolver el problema práctico de que el importe de las sobrestadías no se conoce en el momento de la emisión del conocimiento de embarque.

87. El Sr. MARTONYI (Hungría) no puede aceptar la enmienda del Reino Unido y prefiere el texto de la CNUDMI por las razones que han expuesto las delegaciones de Noruega y los Estados Unidos. El importe de las sobrestadías es de importancia capital para la utilización comercial de los conocimientos de embarque y para el transporte en general, y no sólo para el consignatario.

88. El PRESIDENTE observa que hay insuficiente apoyo para la enmienda del Reino Unido, así como para la sugerencia verbal del representante de Polonia. Por consiguiente, considerará rechazadas esas enmiendas.

89. El Sr. SIMS (Canadá) dice que su enmienda al párrafo 4 (A/CONF.89/C.1/L.183) se ajusta a los puntos

de vista expresados por los representantes de Noruega y de los Estados Unidos acerca de la enmienda del Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.175). Las palabras "se especifique el flete" forman contraste con las palabras "se indique de otro modo", y la delegación canadiense teme que las palabras "se indique de otro modo" pudieran interpretarse en los tribunales en el sentido de que el porteador no tendrá más que incluir una cláusula uniforme en las condiciones generales impresas en el reverso del conocimiento de embarque. Ello no cumpliría los deseos de la Comisión de asegurar que la información necesaria sobre los fletes sea puesta en conocimiento del consignatario en forma tal que no pueda entenderla erróneamente, y puede ser particularmente importante en el caso en que existan a la vez un contrato de transporte y un conocimiento de embarque, pero sólo se incluyan en el primero indicaciones expresas acerca de la sobrestadía o el flete.

90. El PRESIDENTE, observando que ningún representante desea hablar en favor de la enmienda del Canadá, considera que es rechazada y que el párrafo 4 queda aprobado en su forma actual.

*Se levanta la sesión a las 18.05 horas.*

# 23a. sesión

**Miércoles 22 de marzo de 1978, a las 10.20 horas**

*Presidente*: Sr. M. CHAFIK (Egipto).

A/CONF.89/C.1/SR.23

**Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/7 y Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.11, L.26, L.67, L.82, L.122, L.159, L.170, L.171, L.176, L.182, L.185)**

*Artículo 17*

1. El PRESIDENTE señala que el párrafo 1 no ha sido objeto de ninguna enmienda.

2. *Queda aprobado el párrafo 1.*

3. El Sr. TANIKAWA (Japón) expone las razones por las que su delegación propone que se supriman los párrafos 2, 3 y 4 del artículo 17 (A/CONF.89/C.1/L.26). La práctica de que el porteador extienda conocimientos de embarque limpios, es decir, sin reservas, a cambio de la carta de garantía, guarda estrecha relación con la práctica de las cartas de crédito. Efectivamente, el banco suele exigir que se le presente un conocimiento de embarque limpio como garantía antes de extender una carta de crédito. Sin embargo, en realidad el conocimiento de embarque inicial o el resguardo de embarque que sirven de base para la emisión del conocimiento que se va a negociar contienen numerosas observaciones sobre el estado de las mercancías, observaciones que son importantes para el transporte, pero no para las transacciones comerciales o para la venta de las mercancías. Por lo demás es frecuente que existan divergencias de opinión entre el porteador y el cargador a este respecto y, en ese caso, el porteador pide que se extienda un conocimiento de embarque limpio a cambio de una carta de garantía, aun cuando el porteador no sea partidario de esta práctica. El conocimiento de embarque limpio permitirá que el cargador cobre el crédito del banco inmediatamente después de la expedición de las mercancías.

4. Por consiguiente, en la práctica las cartas de garantía afectan exclusivamente a las relaciones entre cargador y porteador. A este respecto, el principio expuesto en el párrafo 2 es natural y por consiguiente no es necesario incluirlo en el presente convenio. En cambio, los párrafos 3 y 4 plantean dificultades por cuanto proponen una solución no equitativa y por lo tanto deficiente. En este caso, la delegación del Japón cree que es mejor desistir de reglamentar la práctica de las cartas de garantía en el convenio y remitirse para ello a los regímenes establecidos por las legislaciones nacionales.

5. El Sr. MARCIANOS (Grecia) es del mismo parecer que el representante del Japón y cree que el párrafo 2 es inútil, porque enuncia algo que es evidente. Los párrafos 3 y 4 deberían suprimirse porque cuando el porteador extiende un conocimiento de embarque limpio lo hace generalmente a petición y en interés del cargador, y no en su propio interés; por lo tanto, sería injusto privarle de la posibilidad de invocar ulteriormente la carta de garantía. Grecia propone, pues, que se supriman estos tres párrafos (A/CONF.89/C.1/L.11).

6. El Sr. AMOROSO (Italia) apoya la enmienda del Japón, así como las razones expuestas por esta delegación.

7. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) suscribe las declaraciones de Grecia, del Japón y de Italia. Su delegación prefiere en definitiva suprimir los tres párrafos que se discuten, y no solamente los párrafos 3 y 4, como propone en su enmienda (A/CONF.89/C.1/L.67).

8. El artículo 17 tiene por objeto esencial proteger al consignatario contra posibles maniobras fraudulentas del cargador y el porteador, que se pongan de acuerdo para extender un conocimiento de embarque que no refleje la realidad. Efectivamente, las reservas o anotaciones insertas en el conocimiento de embarque son importantes, porque surgen muchas discusiones acerca del estado de

las mercancías, y especialmente de la fecha de expedición. El cargador, para protegerse, pide al porteador un conocimiento de embarque sin reservas a cambio de una carta de garantía.

9. Puede ocurrir que la carta de garantía emitida por el cargador a cambio de un conocimiento de embarque limpio no sea consecuencia de un propósito fraudulento, sino que tenga solamente por objeto facilitar la negociación del conocimiento de embarque. En la práctica, sin embargo, hay muchos casos de cartas de garantía emitidas con intención de perjudicar a un tercero, y la delegación de los Estados Unidos señala que en la legislación de su país se considera delito semejante acto; por lo demás, prefiere remitirse a los regímenes establecidos en las legislaciones nacionales para combatir tales prácticas. Además, en los litigios es difícil distinguir los casos en que la emisión de cartas de garantía es resultado de una colusión entre cargadores y porteadores de los casos en que el porteador procedía de buena fe. Finalmente, como la carta de garantía es una institución poco deseable que no conviene fomentar, es preferible no mencionarla y suprimir los párrafos 2, 3 y 4 del artículo 17. Sin embargo, si la Comisión decidiese mantener el párrafo 2, la delegación de los Estados Unidos mantendría su enmienda a este párrafo.

10. El Sr. BYERS (Australia) defiende el texto propuesto por la CNUDMI, porque prevé una sanción aplicable en el plano internacional a una práctica que es objeto de trato diferente según las diversas legislaciones nacionales, o que a veces ni siquiera está reglamentada en esas legislaciones. Así pues, en su opinión, conviene establecer un régimen internacional aplicable a la práctica de las cartas de garantía.

11. El representante del Japón ha dicho que con arreglo al *common law*, las cláusulas de un contrato concertado entre dos partes no pueden hacerse valer frente a terceros y que por lo tanto es inútil enunciar esta regla en el párrafo 2 del artículo 17 del convenio. Sin embargo, no se trata de una regla universal, ni siquiera en los países de *common law*, en los que puede ser objeto de excepciones. Por otra parte, el párrafo 2 es todavía más estricto que esa regla al estipular que la carta de garantía no surte efecto alguno respecto de terceros. De hecho, la cuestión que se plantea consiste en determinar si hay que proteger a la persona expuesta a ser víctima de un dolo o, en otros términos, exigir que los documentos emitidos con motivo de una transacción reflejen la realidad de la situación. Ahora bien, los párrafos que se discuten tienen precisamente por objeto asegurar que el conocimiento contenga una descripción exacta de la situación; de esta manera contribuyen a reforzar la confianza en estos documentos y favorecen por lo mismo el comercio internacional. Finalmente, las sanciones previstas en los párrafos 3 y 4 están equilibradas, porque la carta de garantía es válida entre el cargador y el porteador únicamente en los casos en que no hay perjuicio intencionado.

12. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) presenta la enmienda de su delegación (A/CONF.89/C.1/L.185), y dice que la URSS propone la supresión de los párrafos 3 y 4 del artículo 17, por cuanto las cuestiones mencionadas en el párrafo 3 se pueden regular, sin perjuicio de la uniformidad, por las normas del derecho interno, al tiempo que las cuestiones tratadas en el párrafo 4 pueden resolverse satisfactoriamente aplicando el artículo 8 (véanse las observaciones presentadas por escrito, A/CONF.89/7, pág. 58).

13. El Sr. PALLUA (Yugoslavia) apoya la enmienda del Japón por las razones expuestas por las delegaciones japonesa y estadounidense, pero cree que puede conservarse el párrafo 2.

14. El Sr. SANYAOLU (Nigeria) apoya los argumentos aducidos por la delegación australiana en favor de los párrafos 3 y 4. El párrafo 4 introduce una excepción justificada a la norma que figura en el artículo 4 (limitación de la responsabilidad del porteador) en caso de fraude intencional. En términos generales, la delegación de Nigeria apoya los párrafos 3 y 4 porque favorecen el establecimiento de un régimen internacional uniforme en relación con las garantías facilitadas por el cargador.

15. El Sr. EYZAGUIRRE (Chile) recuerda las condiciones en que los porteadores emiten en favor de los cargadores los conocimientos de embarque sin reservas, a fin de facilitar la aceptación del conocimiento de embarque por el consignatario o el banco que ha de conceder un crédito documental. Generalmente, la emisión del conocimiento de embarque sin reservas por el porteador se hace a cambio de una carta de garantía que le entrega el cargador. El hecho de que en el conocimiento de embarque no figure ninguna anotación o reserva puede ser resultado de un desacuerdo entre el cargador y el porteador acerca de la cantidad o el peso de las mercancías, pero puede deberse también a un acuerdo fraudulento entre ambos en perjuicio del consignatario o de un tercero tenedor del conocimiento de embarque. Dadas las anteriores consideraciones, Chile apoya los párrafos 2, 3 y 4 del texto de la CNUDMI.

16. El Sr. YOUN (Corea) dice que su delegación desea formular serias reservas en relación con los párrafos 3 y 4 del artículo 17, que, a su juicio, no logran crear el necesario equilibrio entre la situación del cargador y la del porteador. En caso de que el estado de las mercancías no corresponda a la descripción dada por el cargador, el porteador puede emitir un conocimiento de embarque sin reservas a cambio de una carta de garantía del cargador, o emitir un conocimiento de embarque con reservas que describa el estado real de las mercancías. En ese caso, el porteador no correrá el riesgo mencionado en los párrafos 3 y 4 del artículo 17. Pero como el banco no accederá a negociar un conocimiento de embarque con reservas, el cargador pedirá al porteador que emita un conocimiento limpio a cambio de una carta de garantía, que no presenta ninguna ventaja para el porteador.

17. Por su parte, el porteador tiene que asumir el riesgo inherente a ese acuerdo. En primer lugar, es posible que no reciba una indemnización completa del cargador en caso de litigio porque la cuantía de la indemnización prevista en la carta de garantía sea inferior a la compensación reclamada. Por otra parte puede transcurrir un plazo bastante largo entre el momento en

que el porteador recibe la carta de garantía y el momento en que se satisface la reclamación. Finalmente puede ocurrir que, durante ese tiempo, el cargador haya pasado a ser insolvente por estar en quiebra o haber desparecido. Por consiguiente, el porteador se encuentra en una situación menos favorable que el cargador y su única protección consiste en formular reservas y en negarse a emitir un conocimiento de embarque limpio. Para establecer el equilibrio entre cargador y porteador, la delegación de Corea propone, pues, que se supriman los párrafos 3 y 4.

18. El Sr. DOUAY (Francia) dice que su delegación es partidaria de que se mantenga el texto actual del artículo 17, ya que este texto la satisface en la misma medida que el único artículo de la legislación francesa que se refiere a esta cuestión. Recuerda que, cuando la UNCTAD decidió revisar el régimen de los conocimientos de embarque, consideró la posibilidad de revisar ciertas prácticas en esta materia que, hasta ahora, no habían sido objeto de regulación alguna, y se refirió en ese sentido a la práctica de las cartas de garantía.

19. El representante de Francia estima, por su parte, que es absolutamente indispensable que se trate la cuestión de las cartas de garantía en el convenio, pues aunque algunas legislaciones nacionales se refieren ya a esta cuestión, otras, por el contrario, no contienen ninguna disposición al respecto. Por otra parte, incluso en los casos en que la legislación de un país contiene disposiciones relativas a las cartas de garantía, el tribunal puede considerar que esas disposiciones tienen únicamente un valor supletorio y limitarse a aplicar pura y simplemente el convenio. Por lo tanto, las cartas de garantía deben ser objeto de una reglamentación internacional, lo cual constituye, por lo demás, una de las preocupaciones fundamentales de los Estados miembros de la UNCTAD que han decidido revisar el régimen de los conocimientos de embarque.

20. El párrafo 2 del artículo 17 enuncia un principio que puede parecer elemental, pero que es necesario recordar: el de la falta de efectos de la carta de garantía respecto de terceros. Este principio sustenta todo el sistema de las garantías, ya que la carta de garantía es un acto celebrado entre el cargador y el porteador, que puede perjudicar al tercero tenedor del conocimiento de embarque. Ahora bien, hay que evitar que el tercero sea víctima de un pacto concertado por el cargador con el porteador con el único fin de lograr un conocimiento de embarque sin reservas para obtener un crédito documental. La norma que figura en el párrafo 2 es, por lo tanto, una norma absolutamente esencial, que es imposible rechazar si se admite la que figura en el párrafo 1.

21. Cabe preguntarse qué es válido y qué no es válido en una carte de garantía. Precisamente el objeto del párrafo 3 consiste en determinar el valor exacto de la carta de garantía. Con arreglo a ese párrafo, la carta de garantía, pese a carecer de efectos respecto de un tercero de conformidad con el párrafo 2, es válida entre el cargador y el porteador, pero únicamente en la medida en que no exista una intención fraudulenta de perjudicar a terceros. En caso de fraude, la carta de garantía, que normalmente es válida entre el cargador y el porteador, queda sin efecto, no sólo respecto de terceros, sino también entre las dos partes. A ello se debe la sanción prevista en el párrafo 4, que consiste en la pérdida de la limitación de responsabilidad del porteador en lo que se refiere a los perjuicios causados a un tercero por la omisión de las reservas en el conocimiento de embarque, cuando el porteador sabía perfectamente que existían reservas y que los terceros serían víctimas de esa declaración fraudulenta. Para la delegación francesa, la pérdida de la limitación de responsabilidad del porteador es la sanción más sencilla. Por lo demás, es la sanción prevista en la legislación francesa y, desde su establecimiento, no ha suscitado ninguna dificultad, sino todo lo contrario.

22. El representante de Francia considera, para terminar, que la cuestión de las cartas de garantía debe resolverse en el plano internacional, y que ello redundaría en beneficio de los verdaderos intereses del cargador y del consignatario. Le parece pues indispensable que se mantengan todas las disposiciones del artículo 17, que forman un todo.

23. El Sr. SIMS (Canadá) se pronuncia a favor de la supresión de los párrafos 2, 3 y 4 del artículo 17, por las razones aducidas por los representantes de Grecia, el Japón, Italia y los Estados Unidos de América. Sin embargo, no es partidario de que se suprima la práctica de las cartas de garantía, pues estima que esas cartas deben seguir utilizándose en la medida en que lo exige la práctica comercial. Con todo, se pregunta si es prudente tratar de reglamentar en el convenio la utilización de tales cartas. A su juicio, las cartas de garantía sólo representan un aspecto del derecho general de los contratos, y el convenio se refiere únicamente a los contratos de transporte. Sería, pues, arriesgado tratar de reglamentar solamente un aspecto del derecho de los contratos.

24. La delegación canadiense no comparte el punto de vista de las delegaciones que, si bien declaran que su legislación nacional contiene ya disposiciones relativas a las cartas de garantía, consideran no obstante que es necesario introducir en el convenio disposiciones en tal sentido. En su opinión, el artículo 17 no alcanzaría su objetivo, ya que sólo contendría una reglamentación parcial de las cartas de garantía, que no podría responder a todas las necesidades y a todas las situaciones. Por ello, las partes interesadas se verían obligadas a recurrir a las legislaciones nacionales para colmar las lagunas del convenio, lo que, lejos de favorecer la uniformidad de las normas en la materia, crearía nuevas divergencias.

25. El representante del Canadá estima que, tanto en los países de *common law* como en los países de derecho romano, la legislación nacional relativa a las cartas de garantía es mucho más completa que el régimen propuesto en el artículo 17 y contiene disposiciones mucho más detalladas que permiten regular mejor los diferentes tipos de fraudes. Estima pues que las disposiciones de los párrafos 2, 3 y 4 del artículo 17 carecen de utilidad y, en todo caso, son incompletas.

26. El Sr. RAY (Argentina) apoya sin reservas el texto de la CNUDMI, que concuerda perfectamente con la legislación argentina sobre la materia. Las disposiciones del artículo 17 favorecen inequívocamente a los cargadores, sobre todo a los cargadores de los países exportado-

res, al permitirles obtener más fácilmente créditos documentales. Por otra parte, esas disposiciones deberían completarse introduciendo disposiciones análogas en la legislación de los países destinatarios, ya que la carta de garantía es un simple pacto entre el cargador y el porteador que se rige por la legislación nacional y que no puede hacerse valer contra terceros, especialmente contra el consignatario. Si el porteador extiende un conocimiento de embarque sin reservas, es responsable para con el consignatario, aunque ello no significa que la carta de garantía no tenga valor. Además, el porteador se niega a extender un conocimiento sin reservas cuando cabe considerar que la carta de garantía carece de efecto, ya que el porteador no está cubierto por su seguro cuando se emite una carta de garantía. El consignatario está protegido en caso de fraude del porteador, ya que no se puede hacer valer frente a él la carta de garantía.

27. El representante de la Argentina estima, contrariamente al representante del Canadá, que no hay que dejar a la legislación nacional la solución de los problemas planteados por las cartas de garantía y que las normas aplicables en la materia deben estar consagradas por el derecho internacional. Por consiguiente, se pronuncia a favor de las disposiciones del artículo 17, que facilitarán las relaciones entre el porteador y el cargador, sobre todo al cargador de un país exportador.

28. El Sr. DIXIT (India) apoya el texto de la CNUDMI, ya que las disposiciones del artículo 17 tienen por objeto eliminar la práctica fraudulenta consistente en que el cargador otorgue al porteador una carta de garantía a cambio de un conocimiento de embarque sin reservas, que le permitirá obtener de los bancos facilidades de crédito. Tal práctica perjudica, a la vez, al consignatario y a los bancos que conceden créditos al cargador; por consiguiente, hay que prohibir la práctica. El argumento según el cual esa práctica persistirá de todos modos, lo proscriba o no el derecho internacional, no es válido, ya que es imposible garantizar que una ley no será violada. El argumento según el cual la legislación de algunos países regula ya la cuestión tampoco es convincente, puesto que, aun cuando las legislaciones de todos los países contuvieran disposiciones relativas a las cartas de garantía – lo que no es así – no por ello sería menos necesario contar con una legislación única en la materia a nivel internacional, a fin de evitar los conflictos de leyes.

29. El representante de la India estima que es indispensable poner fin a la utilización fraudulenta de las cartas de garantía, pues esa práctica puede hacer perder a esos documentos su valor y la confianza de que gozan, lo que indudablemente iría en menoscabo del comercio internacional. Por consiguiente, es preciso mantener las disposiciones del artículo 17 en beneficio del comercio internacional.

30. El Sr. TANIKAWA (Japón) observa que, en virtud del párrafo 3, si el porteador o la persona que actúe en su nombre extiende un conocimiento de embarque sin reservas a cambio de una carta de garantía, con intención de engañar a un tercero, el porteador no puede pedir una indemnización al cargador. Ahora bien, el conocimiento de embarque limpio se extiende a petición del cargador, a cambio de la carta de garantía. Por consiguiente, si el porteador es culpable de fraude, el cargador lo es también; en realidad, es este último el principal defraudador. En tales condiciones, el cargador podrá probar sin dificultad que el porteador ha tenido la intención de defraudar, puesto que él ha tenido la misma intención, y podría liberarse así de la obligación que le impone la carta de garantía, a pesar de ser el principal defraudador. De este modo, si se aprueba el párrafo 3, el cargador podrá siempre denegar al porteador la indemnización que éste pueda reclamarle en virtud de la carta de garantía. El representante del Japón considera que tal solución sería injusta y que los problemas que plantean las cartas de garantía no deben solucionarse por medio del derecho privado aplicable a las relaciones entre el porteador y el cargador.

31. El Sr. KHOO (Singapur) se inclina a pensar que los párrafos 2, 3 y 4 del artículo 17 deben suprimirse, por las razones que han aducido en particular los representantes del Canadá, Corea y el Japón. El párrafo 2 enuncia una norma evidente, y el párrafo 3, que trata de manera simplista una situación complicada, es a la vez superfluo e incompleto, como ha señalado con razón el representante del Canadá.

32. El Sr. SMART (Sierra Leona), por las razones ya expuestas por los representantes de Australia, la India y Nigeria, estima que conviene mantener los párrafos 2, 3 y 4 del artículo 17 tal como figuran en el proyecto de convenio.

33. El Sr. GANTEN (República Federal de Alemania) considera que aun cuando las legislaciones nacionales contengan reglas sobre la validez de las cartas de garantía, la unificación internacional de tales reglas es necesaria. La validez de las cartas de garantía, las circunstancias en que dejan de ser consideradas válidas y las circunstancias en que la responsabilidad del porteador es ilimitada son cuestiones harto importantes en materia de comercio internacional, y es perfectamente normal que sean tratadas en el convenio. Además, el artículo 17 constituye una transacción entre concepciones diferentes. Por todas estas razones, la delegación de la República Federal de Alemania estima que procede mantener los párrafos 2, 3 y 4 de este artículo.

34. El Sr. LUMSDEN (Irlanda) sostiene la enmienda del Japón encaminada a suprimir los párrafos 2, 3 y 4 del artículo 17, por las razones que ya han expuesto otros representantes, y sobre todo por estimar que la cuestión de que tratan estos párrafos encajaría mejor en un convenio sobre el derecho de los contratos.

35. El Sr. PTAK (Polonia) cree que si es preciso reflejar en el convenio la práctica del comercio marítimo en materia de las cartas de garantía, el párrafo 2 del artículo 17 lo hace con claridad y sencillez. Se pregunta, no obstante, si ello es verdaderamente necesario. En cuanto a los párrafos 3 y 4 del artículo 17, es preciso suprimirlos, porque el problema de la carta de garantía se regula normalmente en la legislación de cada país. Es sumamente difícil determinar si una carta de garantía ha sido emitida de buena fe o no. Hacer exclusivamente sobre el porteador las consecuencias del hecho de que una carta de garantía haya sido emitida de mala fe no sería justo ni contribuiría en manera alguna a eliminar la carta

de garantía de las prácticas del comercio marítimo. Dada la rapidez de la manipulación de las mercancías en los puertos modernos, la verificación de la cantidad y el estado de las mercancías cargadas resulta difícil e incluso ilusoria. Si el porteador desea evitar las interrupciones en la manipulación de las mercancías, en muchos casos se ve obligado a emitir un conocimiento de embarque limpio a cambio de una carta de garantía. Esta carta sólo proporciona seguridad al porteador. Sólo tiene utilidad en las relaciones entre cargador y porteador. Carece de efectividad respecto del consignatario o del tenedor de un conocimiento de embarque sin reservas, el cual está suficientemente protegido mediante las disposiciones enunciadas en el párrafo 2 del artículo 17.

36. El Sr. BREDHOLT (Dinamarca) estima que procede mantener el párrafo 2 del artículo 17 porque es muy importante en lo que se refiere a la protección de terceros. En cuanto al resto del artículo 17, la delegación danesa comparte el punto de vista de la delegación de Singapur y considera preferible que el problema sea resuelto en las legislaciones nacionales, tanto más cuanto que las reglas internacionales posiblemente no permitirán conseguir la unificación deseada. Por esta razón, la delegación de Dinamarca opta por la supresión de los párrafos 3 y 4 del artículo 17.

37. El Sr. GOÑI (España) cree que la cuestión de la carta de garantía es una de las que más exigen la unificación internacional, pues por ahora la situación es extremadamente confusa a este respecto. Pero si se consiguiera la uniformidad, no se advierte qué inconveniente podría haber en adoptar un texto que regulara la cuestión en forma equitativa como lo hace el proyecto de convenio. En todo caso, la delegación española considera indispensable conservar íntegramente el texto del artículo 17 del proyecto de convenio. Además, en el párrafo 3 del texto inglés convendría reemplazar la expresión "*any consignee*" por "*a consignee*", lo mismo que se ha hecho en el artículo 16.

38. El PRESIDENTE anuncia que va a someter a votación la enmienda del Japón, encaminada a suprimir los párrafos 2, 3 y 4 del artículo 17 del proyecto de convenio.

39. El Sr. AMOROSO (Italia) y el Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) creen que sería preferible proceder a votar párrafo por párrafo.

40. El PRESIDENTE pide a la Comisión que se pronuncie acerca del principio de mantener el párrafo 2 del artículo 17. Si la Comisión decide conservar el párrafo 2, se examinarán después las enmiendas referentes al mismo.

41. *Por 55 votos contra 5 y 6 abstenciones, la Comisión decide conservar el párrafo 2.*

42. El PRESIDENTE pide a la Comisión que se pronuncie acerca de la supresión del párrafo 3 del artículo 17.

43. *Por 42 votos contra 19 y 6 abstenciones, la Comisión decide no suprimir el párrafo 3.*

44. El PRESIDENTE pide a la Comisión que se pronuncie acerca de la supresión del párrafo 4 del artículo 17.

45. *Por 42 votos contra 19 y 6 abstenciones, la Comisión decide no suprimir el párrafo 4.*

46. El PRESIDENTE invita a los miembros de la Comisión a examinar las enmiendas al párrafo 2 del artículo 17.

47. El Presidente indica que se comenzará con el examen de la enmienda de los Estados Unidos publicada con la signatura A/CONF.89/C.1/L.67.

48. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) hace observar que su delegación presentó una enmienda al párrafo 2 suponiendo que se suprimiría el párrafo 4. Efectivamente, le parecía conveniente no privar del beneficio de las disposiciones relativas a la limitación de responsabilidad al porteador que, a cambio de una letra de garantía, se abstiene de hacer reservas en un conocimiento de embarque, salvo en el caso de pérdidas sufridas por un demandante de buena fe que ha confiado en la descripción de las mercancías hecha en el conocimiento de embarque, y no en el caso de pérdidas debidas a otras causas. Como esta enmienda hubiera debido examinarse antes de la votación sobre los párrafos 3 y 4, la delegación estadounidense la retira.

49. El PRESIDENTE señala a la atención de los miembros de la Comisión la enmienda de Francia al párrafo 3, publicada con la signatura A/CONF.89/C.1/L.82.

50. El Sr. DOUAY (Francia) recuerda que, cuando se examinó el artículo 16, la Comisión rechazó la enmienda francesa encaminada a suprimir las mismas palabras que ha propuesto suprimir en el artículo 17, pero aceptó, por el contrario, que se sustituyeran en el texto francés las palabras "*y compris le destinataire*" por las palabras "*y compris un destinataire*". Por ello, la delegación francesa propone que se introduzca la misma modificación de forma en el párrafo 3 del artículo 17.

51. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) indica que, para ajustar el párrafo 4 del artículo 17 a las disposiciones del párrafo 1 del artículo 8, del párrafo 3 del artículo 9 y del inciso *a*) del párrafo 2 del artículo 13, el Comité de Redacción podría sustituir la fórmula "que haya obrado" por otra fórmula que indique una relación de causalidad.

52. El Sr. GONDRA (España) señala que la enmienda de la redacción propuesta por el representante de Francia permite ajustar los textos francés e inglés del artículo 17 a la versión española. Agrega que convendría añadir en el párrafo 4, como proponía la delegación de Estados Unidos en su enmienda A/CONF.89/C.1/L.67, después de las palabras "incluso un destinatario" la frase que figura ya en el inciso *b*) del párrafo 3 del artículo 16, es decir, "que haya procedido de buena fe, fiándose de la descripción de las mercancías que se hacía en ese conocimiento".

53. El Sr. KHOO (Singapur) refiriéndose al párrafo 3, dice que, a su entender, la primera frase se refiere a un caso muy concreto, a saber, aquel en el que el porteador tenga la intención de perjudicar a un tercero. Pero el empleo de las palabras "si en ese último caso", al principio de la segunda frase, puede prestarse a

confusión. Sugiere pues que se sustituyan estas palabras por una fórmula como la siguiente: "Si, en tal caso".

54. El Sr. SELVIG (Noruega) señala que, en realidad, la primera frase del párrafo 3 se refiere a dos situaciones: por una parte, la situación habitual en la que el porteador actúa de buena fe y, por otra, el caso de fraude a que alude la frase que comienza con las palabras "a menos que el porteador". Por consiguiente, no conviene modificar el texto del párrafo 3.

55. El PRESIDENTE dice que, si no hay objeciones, entenderá que la Comisión aprueba el texto de los párrafos 3 y 4 del artículo 17 y los remite al Comité de Redacción, junto con las observaciones formuladas por los representantes de Francia, los Estados Unidos de América y España.

56. *Así queda acordado.*

57. El PRESIDENTE informa a los miembros de la Comisión de que la delegación del Reino Unido ha retirado su enmienda al párrafo 3 (A/CONF.89/C.1/L.176) y les invita a pasar al examen de la propuesta de la delegación de la República Federal de Alemania de que se añada un nuevo párrafo al artículo 17 (A/CONF.89/C.1/L.170).

58. El Sr. GANTEN (República Federal de Alemania), que presenta la propuesta de su delegación, dice que las Reglas de La Haya de 1921[1] contenían una disposición similar en el párrafo 5 del artículo IV. Efectivamente, es importante precisar en el convenio que no puede existir responsabilidad del porteador si el cargador ha proporcionado deliberadamente información inexacta en el conocimiento de embarque. En cierto modo, este nuevo párrafo sería la contrapartida de la disposición relativa a la responsabilidad ilimitada del porteador.

59. El Sr. BYERS (Australia) no puede apoyar la enmienda de la República Federal de Alemania, ya que su resultado podría ser que nunca fuera posible considerar responsable al porteador.

60. El PRESIDENTE declara que, si no hay objeciones, entenderá que la Comisión rechaza la enmienda de la República Federal de Alemania (A/CONF.89/C.1/L.170).

61. *Así queda acordado.*

62. El Sr. SORENSEN (Mauricio) señala a la atención de los participantes las enmiendas presentadas por su delegación a los artículos 5 y 6 (A/CONF.89/C.1/L.122 y L.127), en las cuales aparecía una expresión similar a la utilizada en la enmienda de la República Federal de Alemania, "la pérdida o el daño causados a las mercancías o en relación con éstas", similar también a la que figura en las Reglas de La Haya y en el Protocolo de Bruselas[2]. Pero, por otra parte, le sorprende que se proponga una disposición que tiende a limitar la responsabilidad del porteador, cuando la idea general es más bien hacer responsable a este último de los daños previsibles y directos.

*Artículo 18*

63. El Sr. GANTEN (República Federal de Alemania), que presenta la enmienda de su delegación tendiente a que se suprima el artículo 18 (A/CONF.89/C.1/L.171), explica que existen múltiples medios de acreditar un contrato de transporte pero que un instrumento que haga prueba de la celebración de un contrato no prueba en absoluto que las mercancías hayan sido entregadas al porteador. Con arreglo a la definición aprobada en el artículo 1, en el conocimiento consta que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías, pero el artículo 18 se refiere a los documentos distintos del conocimiento de embarque; por consiguiente, si se mantiene la hipótesis incluida en esa disposición, ello querrá decir que las partes en un contrato sólo podrán emitir documentos distintos del conocimiento de embarque que acrediten un contrato si convienen en que esos documentos establecerán la presunción de que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías. A juicio de la delegación de la República Federal de Alemania, dicha limitación resultaría inoportuna y sería preferible suprimir el artículo 18.

64. El Sr. GUEIROS (Brasil) apoya la enmienda de la República Federal de Alemania.

65. El Sr. MONTGOMERY (Canadá) se suma a la enmienda de la República Federal de Alemania de que se suprima el artículo 18 y da dos ejemplos en apoyo de esta propuesta. En primer lugar, cuando un cargador y un porteador celebran un contrato de transporte por télex, es evidente que el segundo télex enviado por el porteador, es decir el documento distinto del conocimiento de embarque, no puede acreditar que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías. En segundo lugar, en el caso previsto en el párrafo 4 del artículo 2 (transporte de mercancías en embarques sucesivos), resulta claro que el porteador no se hará cargo de todas las mercancías que son objeto del contrato de transporte. La delegación canadiense entiende que la CNUDMI ha incluido este artículo en el proyecto de convenio con la idea de ayudar a los cargadores a hacer valer sus derechos en caso de pérdidas o daños sobrevenidos durante el transporte. Pero en realidad, en la práctica, el cargador no tiene ninguna dificultad para probar que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías, recurriendo, por ejemplo, al porteador terrestre que las ha transportado de la fábrica al puerto. Es más, las disposiciones del artículo 18 podrán fácilmente crear conflictos con las del artículo 4, relativo al período de responsabilidad.

66. Por otra parte, el Sr. Montgomery anuncia que su delegación retira su enmienda al artículo 18 (A/CONF.89/C.1/L.182) en favor de la enmienda de la República Federal de Alemania.

67. El Sr. GONDRA (España) dice que, tal como está redactado actualmente, el artículo 18 suscita serias reservas a su delegación porque, desde el punto de vista jurídico, un documento que permita acreditar la celebración de un contrato no prueba necesariamente la

[1] Véase The International Law Association, *Report of the Thirtieth Conference*, vol. II, "*Proceedings of the Maritime Law Committee*", Londres, Sweet & Maxwell, Ltd., 1922, pág. 269.

[2] Véase Société du Journal de la Marine marchande, *Le Droit maritime français*, 20e année, No. 235 (julio de 1968), pág. 396. Véase también Naciones Unidas, *Registro de textos de convenciones y otros instrumentos relativos al derecho mercantil internacional*, vol. II, pág. 183.

ejecución de dicho contrato, salvo en el caso del conocimiento de embarque, que está dotado de esta doble propiedad en virtud del párrafo 1 del artículo 14. La enmienda canadiense ofrecía una solución de recambio. Pero si no se modifica el texto actual del párrafo 18, la delegación española se pronunciará en favor de su supresión.

68. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) señala a la atención de los miembros de la Comisión la enmienda presentada por la delegación polaca con la signatura A/CONF.89/C.1/L.159, que resuelve algunos problemas de redacción.

*Se levanta la sesión a las 13 horas.*

---

# 24a. sesión

**Miércoles 22 de marzo de 1978, a las 17.15 horas**

*Presidente:* Sr. M. CHAFIK (Egipto).

A/CONF.89/C.1/SR.24

**Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 y Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.93, L.159, L.171)**

*Artículo 18* (conclusión)

1. El PRESIDENTE pregunta a las delegaciones, en particular a la de la República Federal de Alemania, si aceptan que no se aplique el reglamento y que se examine la enmienda de Polonia al artículo 18 (A/CONF.89/C.1/L.159) antes que la de la República Federal de Alemania encaminada a suprimirlo pura y simplemente (A/CONF.89/C.1/L.171).

2. El Sr. GANTEN (República Federal de Alemania) dice que si la enmienda polaca fuese aceptada por la Comisión, estaría dispuesto a retirar su enmienda.

3. El Sr. SUCHORZEWSKI (Polonia) dice que, cuando presentó su enmienda no pretendía modificar la idea fundamental incorporada en el artículo 18, sino mejorar la fórmula empleada en esa disposición, que era poco satisfactoria desde el doble punto de vista del derecho y de la lógica.

4. En el texto de la CNUDMI se considera que el porteador es responsable de las mercancías desde el momento en que se hace cargo de ellas. El texto del artículo 18 adolece de un error de principio, ya que debería establecerse una distinción entre la celebración del contrato de transporte y el hacerse cargo de las mercancías, que raramente coinciden en el tiempo, porque el cargador no entrega las mercancías hasta después de celebrado el contrato de transporte. Ese contrato de transporte reviste generalmente la forma de una especie de reserva de flete, pero nunca se admitiría que una reserva de flete constituyese también la confirmación de que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías, de forma que el documento probatorio de ambos actos sería el conocimiento de embarque expedido de conformidad con la reserva de flete. El conocimiento de embarque es, pues, el único documento que tiene simultáneamente dos funciones probatorias, y en el proyecto de convenio no se han atribuido esas funciones a ningún otro documento, pues los documentos distintos del conocimiento de embarque son considerados meramente como acreditativos del contrato de transporte, y no del hecho de hacerse cargo de las mercancías. Este problema podría resolverse bien suprimiendo el artículo, como propone la República Federal de Alemania, bien modificándolo de forma que se mantenga la idea inicial, pero exponiendo claramente que cuando el porteador extiende un documento distinto del conocimiento de embarque para que haga prueba del recibo de las mercancías que hayan de transportarse, ese documento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías. Entonces sería superfluo añadir que tales documentos harían prueba simultáneamente de un contrato de transporte.

5. La Sra. RICHTER-HANNES (República Democrática Alemana), refiriéndose a las enmiendas propuestas por su delegación en el documento A/CONF.89/C.1/L.93, dice que está dispuesta a aceptar la enmienda polaca, siempre que se haga constar claramente que sin la aprobación del cargador el porteador no puede expedir ningún documento distinto del conocimiento de embarque para hacer prueba de un contrato de transporte.

6. El Sr. FAHIM (Egipto) dice que le resulta difícil aceptar el texto de la CNUDMI, pero que tampoco sería partidario de suprimir sin más el artículo 18. Apoya la enmienda polaca, que está en armonía con las prácticas corrientes.

7. El Sr. WAITITU (Kenya) dice que la enmienda polaca altera considerablemente el significado del texto de la CNUDMI. Opina que, tal como está redactado, dicho texto establece una mera presunción que puede ser refutada por cualquiera alegando que en un caso determinado un documento distinto del conocimiento de embarque no puede probar realmente el hacerse cargo de las mercancías.

8. El Sr. MARCIANOS (Grecia) afirma que el texto actual del artículo 18 carece de sentido, porque un

documento distinto del conocimiento de embarque no puede hacer prueba del contrato de transporte y también del recibo de las mercancías. Preferiría la supresión pura y simple del artículo, pero, a falta de ello, está dispuesto a aceptar la enmienda polaca.

9. El Sr. SMART (Sierra Leona) dice que si entiende correctamente el artículo 18, su finalidad es hacer que un documento distinto del conocimiento de embarque expedido para hacer prueba del contrato de transporte sea aceptado también como prueba del recibo de las mercancías por el porteador. Ello puede crear dificultades al porteador que haya expedido tal documento sin haber tomado posesión de las mercancías, pero, según ha señalado el representante de Kenya, sólo se trata de una presunción *juris tantum*, que puede ser refutada por el porteador.

10. Las características del conocimiento de embarque, según se define en el párrafo 6 del artículo 1, no se limitan a las dos funciones mencionadas por el representante de Polonia, es decir, constituir prueba del contrato de transporte y del hacerse cargo de las mercancías. El conocimiento de embarque contiene también el compromiso, por parte del porteador, de entregar las mercancías contra la entrega del documento. Es incorrecto, pues, suponer que un documento que cumple esas dos primeras condiciones sea necesariamente un conocimiento de embarque, y hacer extensivo ese supuesto a otros documentos que lo sustituyan. La enmienda polaca tendría más amplia aceptación si, después de las palabras "presunción, salvo prueba en contrario", se insertasen en ella las palabras "de que existe un contrato de transporte y". Si se acordase añadir esas palabras, el representante de Sierra Leona estaría dispuesto a apoyar la enmienda, pero, de no ser así, preferiría el texto primitivo.

11. El Sr. SUCHORZEWSKI (Polonia) encuentra perfectamente aceptable la adición de las palabras propuestas por el representante de Sierra Leona: esas palabras permitirían disipar los escrúpulos de las delegaciones que consideran necesario hacer constar que el documento de que se trata hará prueba de la celebración de un contrato de transporte.

12. El Sr. MARCIANOS (Grecia) y el Sr. FAHIM (Egipto) dicen que pueden aceptar la enmienda de Polonia, con la subenmienda propuesta por la delegación de Sierra Leona.

13. El Sr. POPOV (Bulgaria) apoya la primitiva enmienda polaca, sin las palabras propuestas por el representante de Sierra Leona.

14. El Sr. NDAWULA (Uganda) es partidario de mantener el texto de la CNUDMI para el artículo 18. La principal virtud de ese texto es que encierra el concepto de preclusión, en virtud del cual el porteador que expidiese un documento distinto del conocimiento de embarque no podría negar la existencia del contrato de transporte o el hecho de haberse hecho cargo de las mercancías, según el caso.

15. El Sr. KERRY (Reino Unido) dice que, como la delegación de Bulgaria, prefiere la enmienda primitiva de Polonia. La inserción propuesta por la delegación de Sierra Leona no es satisfactoria, porque el documento expedido para hacer prueba del recibo de las mercancías podría consistir simplemente en una declaración escueta en el sentido de que las mercancías han sido recibidas, y no cabe considerar que tal declaración establezca una presunción *juris tantum* de la celebración de un contrato de transporte.

16. El Sr. REISHOFER (Austria) está de acuerdo con el representante del Reino Unido. Le parecía acertada la primitiva enmienda polaca, en la cual se decía que un documento distinto del conocimiento de embarque hace prueba del recibo de las mercancías que han de transportarse y puede, por tanto, establecer una presunción *juris tantum* de que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías, ya que ambas cosas son análogas. No le es posible aceptar ahora la subenmienda propuesta por el representante de Sierra Leona, pues la celebración del contrato de transporte y el hacerse cargo de las mercancías no son hechos comparables, ya que uno de ellos puede verificarse sin el otro.

17. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas), refiriéndose a la enmienda de la República Democrática Alemana, subraya que es importante declarar que no puede expedirse sin la aprobación del cargador ningún documento distinto del conocimiento de embarque.

18. El Sr. DIXIT (India) indica que le resulta aceptable la enmienda polaca enmendada por la delegación de Sierra Leona; la subenmienda mejora indudablemente el texto primitivo, si bien tal vez altere ligeramente su enfoque.

19. El Sr. SUCHORZEWSKI (Polonia) indica, con ánimo de avenencia, que la subenmienda de Sierra Leona podría modificarse para que dijese "de que se ha celebrado un contrato de transporte y". Así se reflejaría la primitiva intención de la delegación polaca de hacer constar claramente que los documentos distintos de los conocimientos de embarque extendidos para acreditar el recibo de las mercancías son prueba de la celebración del contrato, así como del hecho de hacerse cargo de esas mercancías.

20. El Sr. SMART (Sierra Leona) puede aceptar la sugerencia del representante de Polonia, que corresponde precisamente a su punto de vista.

21. El PRESIDENTE, observando que las sugerencias verbales formuladas por las delegaciones de Sierra Leona y de Polonia son mutuamente aceptables, entiende que la Comisión ya no tiene ante sí la primitiva enmienda de Polonia. Invita a los miembros a limitar sus observaciones a la enmienda polaca modificada por la citada subenmienda.

22. El Sr. MALELA (Zaire) aprueba la enmienda polaca en su forma modificada.

23. El Sr. BYERS (Australia) dice que en el texto primitivo de la CNUDMI se abordaba la cuestión de manera bastante más lógica. En las enmiendas encaminadas a sustituir ese texto se pretende tratar como significativo no ya el hecho de que un porteador extienda un documento que haga prueba del contrato, sino el de que extienda un recibo por las mercancías.

24. El Sr. DOUAY (Francia) afirma que la dificultad del texto de la CNUDMI estriba en que la primera

cláusula implica que un documento distinto del conocimiento de embarque puede hacer las veces de contrato de transporte. En ese aspecto, la primitiva enmienda de Polonia constituye una mejora del texto actual, y la delegación de Francia puede apoyarla.

25. En relación con la segunda cláusula de la enmienda polaca, modificada por la subenmienda, considera innecesario enunciar que un documento distinto del conocimiento de embarque establecerá una presunción *juris tantum* de la existencia de un contrato de transporte. Sería mejor omitir toda disposición de ese tipo, que sólo menoscabará la flexibilidad que caracteriza a la práctica corriente al respecto. Lo principal es disponer que tales documentos pueden establecer una presunción simple del recibo de las mercancías.

26. Finalmente, refiriéndose a un problema de forma, considera que debería redactarse de nuevo la primera cláusula de la enmienda polaca modificada, de manera que hiciese referencia a un documento de transporte en vez de simplemente al recibo de las mercancías. Propone, pues, que las palabras "Cuando el porteador extienda un documento distinto del conocimiento de embarque para que haga prueba del recibo de las mercancías que hayan de transportarse" se sustituyan por la frase "Cuando el porteador extienda un documento de transporte distinto del conocimiento de embarque".

27. El Sr. HONNOLD (Estados Unidos de América) dice que acogió favorablemente la primitiva enmienda polaca y por ello no es partidario de las subenmiendas verbales de que ha sido objeto. Esas subenmiendas equivalen a decir que un documento que sólo hace prueba del recibo de las mercancías puede llegar de alguna forma a acreditar el contrato de transporte. Ahora bien, el contenido y la naturaleza de tal contrato son cuestiones que corresponde zanjar según los hechos del caso, y no con arreglo a ninguna disposición semejante. Sugiere, pues, que la Comisión vote por separado sobre la primitiva enmienda polaca y sobre su nueva versión. Si se adopta esta sugerencia, votará a favor de la primera y en contra de la segunda.

28. El Sr. SMART (Sierra Leona), planteando una cuestión de orden, dice que, según tiene entendido, la primitiva enmienda polaca no se encuentra ya ante la Comisión. Así, pues, los miembros deben circunscribir sus observaciones a esa enmienda con las subenmiendas presentadas verbalmente por su delegación y por el representante de Polonia.

29. El Sr. CASTRO (México) apoya la propuesta francesa y señala que, según se acordó en las negociaciones de la CNUDMI, la única finalidad del artículo 18 es hacer que en el Convenio haya un documento de transporte distinto del conocimiento de embarque. Cuando se trata sólo de una reducida cantidad de mercancías, es frecuente que no se expida un conocimiento de embarque, sino una especie de póliza abierta. Esa póliza se llena generalmente al llegar al puerto de destino o quizás a bordo del buque.

30. La Sra. YUSOF (Malasia), haciendo suyas las observaciones del representante de Australia, dice que el texto de la CNUDMI tiene la ventaja suplementaria de reforzar el valor probatorio de los documentos distintos del conocimiento de embarque, tanto respecto de la celebración de un contrato de transporte como del hacerse cargo de las mercancías. A veces no coinciden estos dos hechos, y el texto actual permite cierto margen de maniobra al establecer una presunción que pueda ser rebatida sobre la base de los hechos aducidos por el porteador.

31. El Sr. WUREH (Liberia) tendrá dificultades en apoyar la enmienda polaca en su nueva forma modificada, por cuanto podrían darse circunstancias en que el porteador no estuviese dispuesto a transportar las mercancías, o se negase a ello. Además, un mero recibo no puede servir de símbolo de la celebración de un contrato de transporte.

32. El Sr. QUARTEY (Ghana) dice que existe una diferencia fundamental entre el texto de la CNUDMI y la enmienda polaca modificada por las subenmiendas, ya que la finalidad declarada de aquél es hacer prueba de un contrato de transporte, mientras que en ésta se trata de probar el recibo de las mercancías. Ello puede suscitar dificultades en cuanto al hecho del porteador que se hace cargo de las mercancías, ya que un contrato de transporte debe contener la lista de las mercancías de que se trata. Sugiere, por tanto, que el texto actual sea enmendado de manera que disponga que un documento distinto del conocimiento de embarque debe establecer una presunción simple de un acuerdo para el transporte de las mercancías enumeradas en el documento, pero no de que el porteador se ha hecho efectivamente cargo de las mercancías.

33. El PRESIDENTE invita a la Comisión a votar sobre la enmienda de Polonia (A/CONF.89/C.1/L.159), con las subenmiendas verbales de los representantes de Sierra Leona y de Polonia.

34. *Por 21 votos contra 15 y 34 abstenciones, queda aprobada la enmienda, con las subenmiendas introducidas.*

35. El Sr. MÜLLER (Suiza) dice, al explicar su voto, que si se hubiera votado por separado sobre la subenmienda verbal de Sierra Leona y sobre la enmienda de Polonia, habría votado contra la primera y a favor de la segunda.

36. El Sr. DOUAY (Francia) propone que su primera subenmienda verbal a la enmienda polaca sea transmitida al Comité de Redacción.

37. El Sr. CASTRO (México), el Sr. MARTONYI (Hungría) y el Sr. FUCHS (Austria) apoyan esa propuesta.

38. El Sr. MARCIANOS (Grecia) y el Sr. SUCHORZEWSKI (Polonia) se oponen a dicha propuesta.

39. El PRESIDENTE invita a la Comisión a votar sobre la propuesta de Francia.

40. *Por 22 votos contra 18 y 23 abstenciones, queda rechazada la propuesta.*

41. El Sr. GANTEN (República Federal de Alemania) dice que estaba dispuesto a retirar su enmienda (A/CONF.89/C.1/L.171) si la enmienda de Polonia (A/CONF.89/C.1/L.159) era aceptada por la Comisión. Sin embargo, la Comisión no ha votado sobre esta última, sino sobre un texto modificado con subenmiendas verbales formuladas por las delegaciones de Sierra Leona

y de Polonia. En tales circunstancias, pide que la Comisión vote sobre la enmienda de su delegación.

42. El Sr. AMOROSO (Italia) apoya la petición del representante de la República Federal de Alemania, sobre todo porque el gran número de abstenciones registrado durante la votación sobre la enmienda polaca modificada denota que aún siguen poco claras las ideas de la Comisión acerca del artículo 18.

43. El Sr. SELVIG (Noruega) conviene en que la votación ha indicado cierto descontento entre los miembros de la Comisión. Por otra parte, la Comisión tropezará con dificultades de procedimiento si accede a la petición del representante de la República Federal de Alemania. En cambio, la Comisión quizá podría nombrar un pequeño grupo, formado por algunos de sus miembros, que tratase de elaborar un texto satisfactorio y de someterlo al pleno de la Comisión.

44. El Sr. GANTEN (República Federal de Alemania) cree poder aceptar la sugerencia del representante de Noruega.

45. El Sr. SMART (Sierra Leona) dice que toda nueva tentativa de discutir la supresión del artículo 18, propuesta en el documento A/CONF.89/C.1/L.171, sería incompatible con la decisión ya adoptada por la Comisión, consistente en mantener el artículo 18, con la enmienda propuesta en el documento A/CONF.89/C.1/L.159, modificada por las subenmiendas verbales de las delegaciones de Sierra Leona y de Polonia.

46. Tras un debate de procedimiento en el que participan el Sr. GUEIROS (Brasil), el Sr. GORBANOV (Bulgaria), el Sr. GANTEN (República Federal de Alemania), el Sr. SELVIG (Noruega), el Sr. SLOAN (Representante del Secretario General) y el Sr. VIS (Secretario Ejecutivo de la Conferencia), el Sr. GANTEN (República Federal de Alemania) dice que no insistirá en que la Comisión examine la enmienda contenida en el documento A/CONF.89/C.1/L.171, en la inteligencia de que la Conferencia tratará, en sesión plenaria, de resolver la dificultad que todavía experimentan muchas delegaciones en relación con el artículo 18.

47. *Así queda acordado.*

48. La Sra. RICHTER-HANNES (República Democrática Alemana) dice que, en vista del tiempo que ha llevado el debate sobre el artículo 18, y con objeto de adelantar los trabajos de la Comisión, retira su enmienda (A/CONF.89/C.1/L.93).

*Se levanta la sesión a las 19.30 horas.*

---

# 25a. sesión

**Jueves 23 de marzo de 1978, a las 10.10 horas**

*Presidente:* Sr. M. CHAFIK (Egipto).

A/CONF.89/C.1/SR.25

**Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 y Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.12, L.27, L.44, L.46, L.68, L.78, L.136, L.137, L.152, L.181)**

*Artículo 13* (conclusión)

*Párrafo 3*

1. El Sr. MONTGOMERY (Canadá) anuncia que no tiene ya nada que objetar a que la Comisión apruebe el párrafo 3 del artículo 13.

2. El PRESIDENTE declara que, si no hay objeciones, considerará que la Comisión aprueba el párrafo 3 del artículo 13 y lo remite al Comité de Redacción.

3. *Así queda acordado.*

*Artículo 19*

*Párrafo 1*

4. El PRESIDENTE invita a la Comisión a examinar la enmienda al párrafo 1 que más se aparta del texto inicial, es decir la presentada por la delegación del Japón (A/CONF.89/C.1/L.27).

5. El Sr. TANIKAWA (Japón) hace observar que el párrafo 1 trata de los daños aparentes. Según el texto actual del párrafo 1, el consignatario, si da al porteador aviso de pérdida o daño por escrito a más tardar el día siguiente a aquel en que las mercancías le han sido entregadas, puede impugnar la presunción de que las mercancías han sido entregadas por el porteador tal como aparecen descritas en el documento de transporte y, si no se hubiese expedido ese documento, en buenas condiciones, caso de no haberse hecho verificación en el momento de la entrega. Por esta razón, en el momento en que las mercancías le son entregadas, el consignatario debería verificar el estado en que se encuentran. Si a causa de esa verificación se comprueba que las mercancías han sufrido pérdidas o daños, el consignatario o la persona

que actúe en su nombre deberá comunicarlo al porteador antes del momento de la entrega de las mercancías, o en el momento mismo. Ahora bien, esta regla esencial no aparece en el actual texto del párrafo 1.

6. Por lo demás, si el consignatario da ese aviso de pérdida o daño por escrito, a más tardar el día siguiente a aquel en que las mercancías le son entregadas, se establece la presunción de que esas pérdidas o daños se habían producido en el momento de la entrega de las mercancías, aun cuando de hecho hubieran ocurrido ulteriormente. ¿Por qué ha de imponerse al porteador la obligación de probar que ha entregado las mercancías al consignatario en buen estado? Además, como a veces resulta difícil dar aviso por escrito en el momento mismo de la entrega de las mercancías, en la enmienda del Japón se prevé que el consignatario podrá notificar verbalmente al porteador, y después confirmar por escrito sus observaciones en el plazo de 24 horas.

7. El Sr. MALLINSON (Reino Unido) apoya la enmienda japonesa, que permite ajustar el proyecto de convenio al derecho internacional vigente en la materia. Toda norma que permitiera al consignatario dar aviso de pérdida o daño después de la entrega de las mercancías suscitaría inevitablemente diferencias en cuanto a si las pérdidas o daños de que trata el aviso se han producido efectivamente antes de la entrega de las mercancías, cuando el porteador era todavía responsable de ellas. La delegación británica se inclina también por la idea de permitir que el consignatario dé aviso verbal, seguido de una confirmación por escrito en el plazo de 24 horas.

8. El Sr. SANYAOLU (Nigeria) comprende los motivos que han incitado a la delegación japonesa a proponer su enmienda, pero, por razones de índole práctica, cree que el aviso de pérdida o daño debe formularse siempre por escrito. Por ello prefiere el texto actual del párrafo 1.

9. El Sr. STURMS (Países Bajos) apoya la enmienda japonesa, ya que es importante comunicar cuanto antes al porteador todo daño que hayan sufrido las mercancías y, por consiguiente, es preciso autorizar al consignatario a hacerlo primero verbalmente.

10. El Sr. SMART (Sierra Leona) se pronuncia en favor de la actual redacción del párrafo 1, que da al consignatario cierto plazo para proceder a la inspección de las mercancías y descubrir daños que no sean aparentes (caso de las mercancías transportadas en contenedores, por ejemplo). Además, si el consignatario recibe simultáneamente una gran cantidad de mercancías, es evidente que no puede inspeccionarlas todas en el acto.

11. El Sr. SUMULONG (Filipinas) no puede aceptar la enmienda japonesa, que obliga al consignatario a dar primeramente un aviso verbal y después una confirmación por escrito ¿Cómo puede probar el consignatario que efectivamente ha dado un aviso verbal, si el porteador no quiere reconocerlo? Esta disposición podría dar lugar a muchos litigios, mientras que en el texto elaborado por la CNUDMI, lo único que se exige al consignatario es un aviso por escrito.

12. El Sr. SEVON (Finlandia) hace observar que la enmienda japonesa trata sólo de los daños aparentes y no plantea dificultades a su delegación acerca de este punto. Según el régimen actual, el consignatario debe comunicar al porteador los daños que hayan sufrido las mercancías en el momento en que éstas le son entregadas, mientras que en el proyecto de convenio se resuelve el problema que puede plantearse al consignatario a este respecto concediéndole cierto plazo. En realidad, sin embargo, tanto el proyecto de convenio como la enmienda japonesa pueden dar lugar a litigios, porque cabría preguntarse, respecto del proyecto, cuándo han sufrido efectivamente los daños las mercancías y, respecto de la enmienda, si efectivamente se ha dado el aviso verbal. Sin embargo, considerada en conjunto, la enmienda japonesa parece preferible al texto inicial y la delegación finlandesa puede apoyarla.

13. El Sr. QUARTEY (Ghana) no puede aceptar la enmienda japonesa, que carece de claridad.

14. El Sr. MASSUD (Pakistán) no puede apoyar la enmienda japonesa, porque la idea de permitir que el consignatario dé aviso verbal podría suscitar muchos litigios.

15. A juicio del Sr. DOUAY (Francia), la enmienda japonesa parece introducir una complicación, tanto en el sistema actual, en virtud del cual el consignatario da aviso por escrito al porteador el mismo día de la entrega de las mercancías, como en el proyecto de convenio, en el que se permite que el consignatario dé aviso por escrito al porteador el día siguiente al de la entrega de las mercancías. Además, resultará difícil al consignatario probar que ha comunicado verbalmente al porteador los daños causados a las mercancías. La adopción de la enmienda japonesa aseguraría el mantenimiento del régimen actual, abriendo al mismo tiempo la puerta a los litigios. La única solución es, pues, la que se prevé en el proyecto de convenio.

16. El Sr. AMOROSO (Italia) también considera preferible el texto inicial, porque la enmienda japonesa es todavía más restrictiva que las Reglas de La Haya en cuanto al plazo de que dispone el consignatario para verificar el estado de las mercancías.

17. El Sr. NSAPOU (Zaire) cree que la enmienda japonesa no plantearía dificultades prácticas en un país dotado de todos los medios modernos de telecomunicación, pero que en el caso del Zaire, por ejemplo, que es un país semienclavado y cuyo puerto está situado a miles de kilómetros de los centros industriales, difícilmente podría el consignatario confirmar por escrito una llamada telefónica en el plazo de 24 horas.

18. El Sr. LEE (República de Corea) apoya la enmienda del Japón, que representa una transacción entre las Reglas de La Haya y el proyecto de convenio.

19. El Sr. WANSEK (República Unida del Camerún) comparte el punto de vista expresado por el representante de Francia en relación con la enmienda japonesa y se pronuncia en favor del texto inicial.

20. El PRESIDENTE pone a votación la enmienda japonesa (A/CONF.89/C.1/L.27).

21. *Por 46 votos contra 7 y 9 abstenciones, queda rechazada la enmienda.*

22. El PRESIDENTE dice que se retira la enmienda de los Estados Unidos (A/CONF.89/C.1/L.68) referente al párrafo 1 del artículo 19, e invita a la Comisión a que examine la enmienda de Uganda (A/CONF.89/C.1/L.152) referente al mismo párrafo.

23. El Sr. NDAWULA (Uganda) dice que la primera parte de la enmienda ugandesa al párrafo 1 se refiere únicamente al texto inglés. Las partes segunda y tercera van unidas y consisten en sustituir en el párrafo las palabras "documento de transporte" por "conocimiento de embarque", porque el documento de transporte no ha sido definido todavía y el conocimiento de embarque parece ser el documento de que trata el párrafo 1.

24. El Sr. SEVON (Finlandia) se opone a la enmienda ugandesa consistente en sustituir las palabras "documento de transporte" por "conocimiento de embarque" en razón de las consecuencias que podría tener esa modificación en el artículo 18, y apoya el texto de la CNUDMI.

25. El Sr. DOUAY (Francia) precisa que el Grupo de Trabajo de la CNUDMI empleó deliberadamente la expresión "documento de transporte"; en efecto, se pretende que el presente convenio se aplique no sólo a los contratos de transporte amparados por conocimientos de embarque, sino también a los que se celebran al amparo de otro documento. Así, pues, la expresión "documento de transporte" tiene la ventaja de ser más amplia y de abarcar los contratos que constan en un documento de transporte distinto del conocimiento de embarque, es decir, precisamente los contratos de que trata el convenio. Por lo tanto, es esencial mantener la expresión "documento de transporte".

26. El Sr. SANYAOLU (Nigeria) apoya el texto de la CNUDMI por las razones expuestas por las delegaciones de Francia y Finlandia.

27. La Sra. DIOP (Senegal) cree también que la expresión "conocimiento de embarque" daría al párrafo 1 un sentido demasiado restringido, habida cuenta de la cláusula enunciada en el artículo 18, según la cual puede expedirse un documento distinto de un conocimiento de embarque para que constituya prueba de un contrato de transporte.

28. El PRESIDENTE observa que la enmienda de Uganda no ha sido apoyada y la considera rechazada por la Comisión.

29. *Así queda acordado.*

30. *El párrafo 1 aprobado sin modificación, se remite al Comité de Redacción.*

31. El Sr. LEBEDEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) señala a la atención de la Comisión un detalle de redacción que debería ser tenido en cuenta por el Comité de Redacción a propósito del texto del artículo 19. Cada vez que en este artículo se hace mención del porteador, la delegación de la URSS desearía que se hiciese referencia también al capitán del buque o a los agentes del porteador para que fuesen considerados como representantes de éste a los efectos de este artículo. Esta sugerencia se inspira en el párrafo 3 del artículo 4, donde se especifica que, en los párrafos 1 y 2 de dicho artículo, "La mención del porteador o el consignatario . . . comprende también a los empleados o los agentes del porteador o del consignatario, respectivamente". La actual redacción del artículo 19 parece restrictiva, ya que sólo se hace mención del porteador. El Comité de Redacción podría quizás encontrar una fórmula más satisfactoria en este sentido, que se aplicaría al conjunto del artículo 19, en la forma de un nuevo párrafo 7, por ejemplo.

32. El Sr. AMOROSO (Italia), el Sr. FUCHS (Austria) y el Sr. BYERS (Australia) también creen que convendría dar una forma más explícita al texto sobre este punto.

33. El Sr. VIS (Secretario Ejecutivo de la Conferencia) da lectura a un texto que podría añadirse al artículo 19 y cuya redacción sigue el modelo del párrafo 3 del artículo 4: "A los efectos del presente artículo, la mención del porteador, del porteador efectivo o del consignatario comprende también a los empleados o los agentes del porteador, del porteador efectivo o del consignatario, respectivamente."

34. El Sr. CASTRO (México) hace observar que el párrafo 3 del artículo 4 trata de una excepción, mientras que la propuesta de la Unión Soviética tiene por objeto introducir una definición de aplicación general, que convendría reproducir también en el artículo 18 y quizás en otros lugares.

35. El Sr. GONDRA (España) tiene dudas sobre si la definición del porteador en los términos en que la ha leído el Sr. Vis o en otros términos similares no tendría una ubicación más adecuada en el artículo 1 junto con las demás definiciones. Señala que por "porteador" se entiende el empresario principal del transporte en ciertos artículos, pero no en otros.

36. El PRESIDENTE invita a la delegación de la URSS a que redacte por escrito el texto que propone añadir al artículo 19, y dice que la Comisión volverá a tratar de este particular al finalizar el examen de este artículo.

37. *Así queda acordado.*

*Párrafo 2*

38. El PRESIDENTE observa que las cinco enmiendas referentes al párrafo 2 tratan todas ellas de modificar el plazo estipulado en ese párrafo. Antes de someterlas a la Comisión para que las examine, el Presidente propone que las delegaciones voten para determinar si la Comisión desea efectivamente modificar el plazo estipulado en el texto de la CNUDMI, que es de 15 días. Seguidamente las enmiendas serán examinadas o no, según los resultados de la votación.

39. *Así queda acordado.*

40. *Por 43 votos contra 13 y 6 abstenciones, la Comisión acuerda no modificar el plazo señalado en el párrafo 2 del artículo 19.*

41. *El párrafo 2 queda aprobado y se remite al Comité de Redacción.*

*Párrafo 3*

42. El PRESIDENTE invita a la Comisión a que examine el párrafo 3 del artículo 19, sobre el que han sido presentadas dos enmiendas, una por la República

Unida de Tanzania (A/CONF.89/C.1/L.137) y otra por Uganda (A/CONF.89/C.1/L.152).

43. El Sr. NDAWULA (Uganda) dice que su enmienda al párrafo 3 del artículo 19 tiene por objeto sustituir las palabras "las partes" por las palabras "el porteador y el consignatario, sus empleados o agentes", por ser la primera vez que la palabra "partes" aparece en el texto del proyecto de convenio.

44. La Sra. DIOP (Senegal) hace observar que la palabra "partes" no figura en el texto francés y que la palabra "*contradictoire*" de este texto indica que la inspección ha sido realizada por las dos partes, es decir, el porteador y el consignatario. Por tanto, le parece que la enmienda de Uganda carece de objeto en francés.

45. El Sr. SMART (Sierra Leona) considera, por su parte, que tiene cierto mérito la enmienda de Uganda, porque las partes no son únicamente el porteador y el consignatario, sino que también pueden comprender a sus empleados o agentes. Por tanto, la enmienda le parece útil en la medida en que precisa el texto del párrafo 3.

46. El PRESIDENTE propone que se remita al Comité de Redacción la enmienda de Uganda, así como la de la República Unida de Tanzania, que es puramente de forma y sólo afecta al texto inglés.

47. *Así queda acordado.*

*Párrafo 4*

48. *Queda aprobado el párrafo 4.*

*Párrafo 5*

49. El PRESIDENTE invita a la Comisión a que examine las enmiendas al párrafo 5 del artículo 19 presentadas por Grecia (A/CONF.89/C.1/L.12), el Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.78) y el Canadá (A/CONF.89/C.1/L.181).

50. El Sr. MALLINSON (Reino Unido) dice que su enmienda al párrafo 5 forma parte de un conjunto de propuestas referentes a la responsabilidad en caso de retraso en la entrega, las cuales están vinculadas a la decisión que adopte la Comisión acerca del régimen general de responsabilidad. Por ello le parece preferible esperar, para examinar esta enmienda, a que la Comisión se haya pronunciado sobre el artículo 5.

51. El Sr. MONTGOMERY (Canadá) estima que al fijar en 21 días el plazo pasado el cual el consignatario ya no podrá reclamar indemnización por retraso en la entrega, el párrafo 5 reduce considerablemente el alcance de las demás disposiciones del proyecto de convenio relativas al retraso en la entrega. En efecto, en países tan vastos como el Canadá o en los países sin litoral, puede mediar un intervalo bastante largo entre el momento de la entrega de las mercancías en el puerto de destino y el de su entrega al consignatario. Así, pues, el plazo fijado en el párrafo 5 es corto en demasía y no se ajusta al espíritu de las disposiciones generales relativas al retraso en la entrega. Por esta razón, el representante del Canadá propone que se fije un plazo de 60 días, que todavía podría ser demasiado corto en ciertos casos, pero que sería más razonable. Hace observar que, a diferencia de los demás párrafos del artículo 19, que tratan de la carga de la prueba, el párrafo 5 trata de la extinción del derecho a reclamar indemnización en caso de retraso en la entrega. Por lo tanto le parece indispensable ampliar el plazo previsto a 60 días, si se desea que este derecho tenga algún sentido.

52. El Sr. MARCIANOS (Grecia) dice que, por el contrario, propone reducir a 10 ó 15 días el plazo fijado en el párrafo 5. En efecto, ese plazo le parece excesivo, porque se calcula "a partir del día siguiente al de la entrega de las mercancías al consignatario" y, por ende, excluye el período comprendido entre la llegada de las mercancías al puerto de descarga y su entrega al consignatario. Por otra parte, al consignatario le basta con notificar simplemente al porteador que invoca su derecho a pedir indemnización por daños, sin precisar en qué consisten tales daños. Un plazo de 12 días sería, pues, suficiente para una declaración de esa naturaleza.

53. El Sr. NELSON (Ghana) desearía saber si el plazo propuesto por el Canadá en su enmienda se refiere al ejercicio de una acción de indemnización de daños y perjuicios o simplemente al aviso de pérdida o de daños.

54. El Sr. MONTGOMERY (Canadá) dice que se trata simplemente del aviso que el consignatario debe dar al porteador conforme al párrafo 5.

55. El Sr. BYERS (Australia) apoya la enmienda del Canadá. El párrafo 5 establece una distinción totalmente injustificada, en su opinión, entre las pérdidas causadas por la demora en la entrega y las demás pérdidas. No tiene intención de insistir en esta distinción, que ha sido objeto de vivas discusiones en la CNUDMI y que es resultado de una transacción entre los diferentes intereses en juego, pero estima que, en compensación, sería justo prolongar el plazo pasado el cual el consignatario perjudicado por el retraso en la entrega perderá todo derecho a indemnización por la pérdida que efectivamente ha sufrido. Sería razonable compensar la diferencia de trato entre los daños causados por el retraso en la entrega y los daños de otras clases prolongando el plazo de que dispone el consignatario para ejercer su derecho a indemnización en caso de pérdida o daños causados por el retraso en la entrega. Ese plazo no sólo debería dar tiempo al consignatario para recibir las mercancías y evaluar los efectos del retraso en la entrega sobre sus diversas obligaciones, sino que también debería tenerse en cuenta el tiempo transcurrido entre la entrega de las mercancías en el puerto y su entrega al consignatario. Por ello, el representante de Australia es partidario de ampliar ese plazo a 60 días, como ha propuesto el representante del Canadá.

56. El Sr. MASSUD (Pakistán) apoya sin reserva la enmienda del Canadá por las razones que ha indicado el representante de Australia. A su entender, la disposición que figura en el párrafo 5 corresponde más bien al artículo 20, porque fija un plazo de prescripción, pasado el cual el consignatario no tendrá ya derecho a presentar una reclamación.

57. El Sr. REISHOFER (Austria) también se inclina a favor de la enmienda del Canadá por las razones que han expuesto el propio representante del Canadá y el de Australia. El plazo de 21 días fijado en el párrafo 5 le

parece demasiado corto, pues a menudo resulta difícil determinar los efectos del retraso en la entrega.

58. El Sr. LUKABU-K'HABOUJI (Zaire) dice que, lo mismo que el Canadá, el Zaire es un país muy vasto en que las comunicaciones son particularmente difíciles. El plazo de 21 días fijado en el párrafo 5 le parece, pues, difícil de aceptar. En efecto, se trata de determinar el momento en que debe considerarse entregada la mercancía, es decir, si es el momento en que el dueño toma posesión de ella o aquel en que se hace entrega de ella al agente. Habida cuenta de los problemas que pueden plantearse en muchos países, el representante del Zaire cree que la enmienda del Canadá merece ser adoptada. A su juicio, esa enmienda debería figurar mejor en el artículo 20, que trata del plazo de prescripción de las acciones.

59. El Sr. KHOO (Singapur) observa que el aviso previsto en el párrafo 5 es importante, porque si no es comunicado al porteador en los plazos señalados, el derecho a indemnización por retraso se extingue. El hecho de ampliar ese plazo a 60 días no es en manera alguna perjudicial para el porteador. En efecto, éste sabe que las mercancías han sido entregadas con retraso al consignatario, y el aviso sólo tiene por objeto comunicarle que se piensa pedirle una indemnización. Por eso no procede adoptar una actitud rigurosa hasta el punto de limitar a 21 días el plazo que tiene el consignatario para entregar en aviso por escrito al porteador. La delegación de Singapur aprueba, pues, sin reserva la enmienda del Canadá.

60. El Sr. DOUAY (Francia) estima que no se puede fijar el plazo aplicable al aviso de indemnización por retraso sin tener en cuenta el plazo señalado para el aviso de pérdida o daño aparentes, indicado en el párrafo 1, ni el fijado para el aviso de pérdida o daño no aparentes, indicado en el párrafo 2. Si las mercancías sufren un retraso, el consignatario lo sabe incluso antes de que lleguen, y ha tenido tiempo de reflexionar sobre los perjuicios que ese retraso le ocasiona. Todo consignatario diligente puede avisar en el plazo de tres días al porteador de que tiene intención de ejercer una acción por los daños y perjuicios dimanados del retraso. No se ve bien qué interés puede haber en ampliar a dos meses el tiempo de reflexión del consignatario. También es importante que el porteador sepa rápidamente si será o no objeto de una reclamación por parte del consignatario. La indemnización por retraso constituye ya una innovación considerable que no todas las delegaciones aceptan. Si encima de eso va acompañada de condiciones particularmente gravosas, al imponer un plazo muy largo para la simple comunicación de un aviso relativo a una acción ulterior, ciertas delegaciones tendrán aún más motivos para rechazar las disposiciones relativas a la indemnización por retraso en la entrega. El plazo de 21 días previsto en el párrafo 5 ya es suficiente.

61. El Sr. MARCIANOS (Grecia) comunica que, a fin de que la Comisión pueda ganar tiempo, retira su enmienda (A/CONF.89/C.1/L.12). Desea hacer observar que el plazo previsto en el párrafo 5 no comienza a correr a partir de la fecha de descarga de las mercancías en el puerto de descarga, sino desde la fecha en que las mercancías han sido puestas en poder del consignatario.

62. El PRESIDENTE toma nota del retiro de la enmienda de Grecia.

63. El Sr. WALLA (República Unida del Camerún) declara que su punto de vista ha sido expuesto perfectamente por los representantes del Canadá, Australia y el Zaire. La delegación camerunesa apoya la enmienda del Canadá.

64. El Sr. MÜLLER (Suiza) aprueba el plazo de 21 días previsto en el proyecto de convenio, porque ese plazo coincide con el previsto en el Convenio de Varsovia y en el Convenio relativo al transporte por carretera, lo que permite que exista un plazo uniforme, cualquiera que sea el modo de transporte.

65. El Sr. NDAWULA (Uganda) considera conveniente, sobre todo en el caso de un país sin litoral, que el consignatario disponga de más de 21 días para enviar un aviso al porteador. Un plazo más largo permite superar, llegado el caso, las dificultades técnicas de las comunicaciones o arreglar amistosamente con el porteador la cuestión de las indemnizaciones por retraso en la entrega. Por estas razones, la delegación de Uganda aprueba plenamente la enmienda del Canadá.

66. La Sra. YUSOF (Malasia) encuentra que una ampliación del plazo previsto en el párrafo 5 permitiría adaptar la aplicación del convenio a las circunstancias y a las necesidades particulares de ciertos países. Aprueba, pues, la enmienda del Canadá.

67. El Sr. POHÚNEK (Checoslovaquia) aprueba sin reservas la enmienda del Canadá. Efectivamente, desde el punto de vista de un país sin litoral, considera demasiado corto el período de 21 días previsto en el párrafo 5. El consignatario, si después de la entrega de las mercancías a su agente en el puerto de descarga no enviara un aviso por escrito al porteador dentro de los plazos prescritos, quedaría privado de todo medio de obtener cualquier indemnización del porteador. Por lo demás, señala a la Comisión que en el Convenio internacional relativo al transporte de mercancías por ferrocarril (CIM) está previsto un plazo de 60 días.

68. El Sr. NILSSON (Suecia) encuentra perfectamente aceptable el plazo de 21 días previsto en el párrafo 5, porque además todo lo que el consignatario está obligado a comunicar es que tiene intención de reclamar indemnización por retraso, y porque, de hecho, a partir del momento en que comprueba que hay retraso, podría enviar al porteador el aviso previsto, incluso antes de que llegasen las mercancías.

69. La Sra. RICHTER-HANNES (República Democrática Alemana) considera que, conforme a las disposiciones del párrafo 5, el plazo durante el cual el consignatario puede dirigir un aviso al porteador comienza a correr a partir del día en que las mercancías son puestas en poder del consignatario en el puerto de descarga, pues en ese momento cesa la responsabilidad del porteador. Por tanto, el plazo previsto comenzaría a correr desde el momento en que un agente del consignatario se hiciese cargo de las mercancías en el puerto de descarga. Si se deseara que el plazo para el envío de un aviso al porteador comenzase a correr desde el momento en que las mercancías son puestas en poder del con-

signatario en el punto en que debe recibirlas en el interior del territorio, sería preciso modificar la redacción de ciertos artículos. Como la delegación de la República Democrática Alemana no tiene intención de hacer una propuesta verbal, no puede sino aprobar la enmienda del Canadá.

70. El Sr. MONTGOMERY (Canadá) considera preferible ampliar el plazo previsto en el párrafo 5, antes que pensar en modificar la redacción de varios artículos. Además, no pueden compararse los efectos de las disposiciones de los párrafos 1 y 2 del artículo 19 con los del párrafo 5 del mismo artículo. En efecto, los párrafos 1 y 2 no hacen otra cosa que trasladar la carga de la prueba, sin que el consignatario pierda el derecho de incoar una acción contra el porteador. En cambio, las disposiciones del párrafo 5 son tales que el consignatario pierde el derecho a toda indemnización si no dirige un aviso al porteador en los plazos prescritos.

71. El PRESIDENTE pone a votación la enmienda del Canadá (A/CONF.89/C.1/L.181).

72. *Por 32 votos contra 27 y 9 abstenciones, queda aprobada la enmienda.*

73. El PRESIDENTE anuncia que el texto del párrafo 5 del artículo 19 así modificado será remitido al Comité de redacción.

*Se levanta la sesión a las 13 horas.*

# 26a. sesión

**Jueves 23 de marzo de 1978, a las 17.40 horas**

*Presidente:* Sr. M. CHAFIK (Egipto).

A/CONF.89/C.1/SR.26

**Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 y Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.13, L.28, L.46, L.172, L.190)**

*Artículo 19* (continuación)

*Nuevo párrafo propuesto*

1. El Sr. MASSUD (Pakistán) presenta la propuesta de su delegación (A/CONF.89/C.1/L.190) de que se añada un párrafo 7 al artículo 19 y dice que los párrafos 1 y 2 de dicho artículo confieren al porteador el derecho a que se le dé el correspondiente aviso en caso de pérdida o daño de las mercancías. La finalidad del nuevo párrafo que se propone es establecer el mismo derecho en favor del cargador.

2. Es posible que las delegaciones mantengan puntos de vista distintos en cuanto al plazo de aviso previsto en el nuevo párrafo propuesto. Se trata, sin embargo, de una cuestión de redacción, y su delegación confía en que la Comisión examinará primero el principio de la incorporación al artículo 19 de la disposición consignada en el documento A/CONF.89/C.1/L.190.

3. El Sr. DIXIT (India) dice que, a juicio de su delegación, es justo que el cargador, al igual que el porteador, tenga derecho a que se le dé oportunamente aviso de pérdida o daño. La delegación de la India apoya el principio del párrafo adicional propuesto en el documento A/CONF.89/C.1/L.190 y espera que la Comisión, en su totalidad, también lo apoyará.

4. El Sr. MARCIANOS (Grecia) dice que las disposiciones del nuevo párrafo que se propone tendrían efectos muy diferentes de los que surtirán las disposiciones de los párrafos 1 y 2 del artículo 19. Si un cargador no da aviso de pérdida o daño dentro de los plazos señalados en los párrafos 1 y 2 del artículo 19, el hecho de poner las mercancías en su poder tendrá como único efecto establecer la presunción, salvo prueba en contrario, de que las mercancías han sido entregadas tal como aparecen descritas en el documento de transporte, es decir, que la prueba de que las mercancías han sido perdidas o dañadas incumbirá al cargador. Ahora bien, el cargador se encuentra actualmente en la misma situación, aunque no dé tal aviso al porteador, ya que el cargador que reclama daños y perjuicios está en todo caso obligado a probar la naturaleza y el alcance del daño o la pérdida sufridos por la carga. Por el contrario, en virtud del nuevo párrafo propuesto, si el porteador no da aviso dentro del plazo especificado se presumirá que no ha sufrido pérdida o daño causados por culpa o negligencia del cargador, lo que introduce una desigualdad injusta.

5. Un plazo de 15 días para la inspección de los daños causados a un buque por el cargamento no es adecuado; en el caso de los buques de línea regular, especialmente, sería imposible efectuar una inspección después de cada operación de descarga.

6. La disposición cuya inclusión en el Convenio se propone no sólo es difícilmente aplicable en la práctica, sino que también está basada en criterios no reconocidos en ninguno de los sistemas jurídicos del mundo. En los sistemas jurídicos europeos, en particular, la obligación del consignatario de dar el correspondiente aviso del daño sufrido por las mercancías tuvo originalmente como consecuencia el que el consignatario estuviese imposibilidado de presentar una demanda si no hubiese dado aviso a tiempo; las Reglas de La Haya cambiaron esto en una presunción *juris tantum* de que las mercancías se han entregado en buen estado. Sin embargo, nadie ha pensado

en imponer una obligación semejante en cuanto a la nave, por la simple razón de que, a diferencia de la carga, la nave nunca está bajo la custodia del consignatario y es más difícil determinar un daño a una nave que a la carga.

7. Por consiguiente, la delegación de Grecia no puede apoyar la propuesta consignada en el documento A/CONF.89/C.1/L.190.

8. El Sr. SMART (Sierra Leona) dice que el nuevo convenio, tal como está redactado, impone obligaciones y responsabilidades al porteador y al cargador. En justicia, por lo tanto, si el convenio ha de incluir disposiciones que establezcan sanciones por el incumplimiento de obligaciones, esas sanciones deben aplicarse tanto al porteador como al cargador. Por ello, su delegación apoya el nuevo párrafo 7 propuesto por la delegación del Pakistán.

9. El Sr. KHOO (Singapur) dice que la finalidad de la obligación de dar aviso es informar a la otra parte interesada de la inminencia de una reclamación, a fin de que pueda asegurar los eventuales elementos de prueba. Es equitativo que tanto el cargador como el porteador puedan acogerse a los beneficios de ese aviso. Por consiguiente, la delegación de Singapur apoya, en principio, la disposición enunciada en el nuevo párrafo propuesto, aunque no acepta necesariamente los plazos señalados en el documento A/CONF.89/C.1/L.190.

10. El Sr. HONNOLD (Estados Unidos de América) pregunta si, en el documento A/CONF.89/C.1/L.190, la intención de las palabras "se presumirá que el porteador" es establecer una condición irrevocable, como en el párrafo 5 del artículo 19.

11. El Sr. MASSUD (Pakistán) dice que no existe tal intención. La propuesta se limita a establecer una presunción que, por supuesto, puede destruirse por la prueba en contrario.

12. El Sr. NDAWULA (Uganda) dice que las obligaciones impuestas al cargador deberían imponerse también al porteador. Por lo tanto, su delegación apoya la propuesta de la delegación del Pakistán de añadir un párrafo 7 al artículo 19.

13. La Srta. BRUZELIUS (Noruega) dice que su delegación no tiene ninguna dificultad en aceptar el principio en que se basa el nuevo párrafo propuesto, que ya aparece incorporado en los sistemas jurídicos modernos. Sin embargo, el plazo de aviso propuesto, de 15 días consecutivos, significa que el porteador no podrá permitirse la menor pérdida de tiempo; así pues, para ayudarle, podría establecerse en el párrafo 1 del artículo 15 que en el conocimiento de embarque deberá constar, además del nombre del cargador, su dirección.

14. El Sr. DOUAY (Francia) dice que el supuesto contemplado en la propuesta de la delegación del Pakistán es diferente del supuesto a que se refieren las disposiciones de los párrafos 1 y 2 del artículo 19. En primer lugar, los daños causados al cargamento pueden determinarse más fácilmente que los daños causados al buque; en segundo lugar, como ha señalado la representante de Noruega, puede que no sea fácil ponerse oportunamente en comunicación con el cargador. Por otra parte, cabe que el buque se encuentre todavía en alta mar 15 días después de haber desembarcado una parte de su cargamento, lo que significa que el descubrimiento y la notificación de los daños dentro de un plazo de 15 días es un requisito inaplicable en la práctica.

15. El párrafo propuesto impondría al porteador una condición demasiado rigurosa. Si se desea que haya reciprocidad entre las obligaciones del cargador y las del porteador, es menester redactar la disposición de otra forma. La delegación francesa no puede apoyar la propuesta que figura en el documento A/CONF.89/C.1/L.190.

16. El Sr. NIANG (Senegal) dice que su delegación puede aceptar en principio el nuevo párrafo que se propone, pero estima que se necesita más tiempo para estudiar sus detalles, habida cuenta de los problemas que se plantean en relación con la determinación del plazo de aviso.

17. El Sr. SEVON (Finlandia) dice que su delegación puede aceptar la propuesta del Pakistán, en la inteligencia de que la presunción de que el porteador no ha sufrido pérdida o daño causados por culpa o negligencia del cargador admite la prueba en contrario.

18. El Sr. MEGHJI (República Unida de Tanzania) dice que su delegación apoya la propuesta consignada en el documento A/CONF.89/C.1/L.190, que permitiría una distribución equitativa de responsabilidades entre el cargador y el porteador.

19. Por lo que respecta a la supuesta dificultad de determinar los daños causados al buque por el cargamento, procede señalar que las mercancías que puedan causar daños a un buque también causarán sin duda daños a otras mercancías, y que tales daños serán forzosamente manifiestos, especialmente en el momento de la descarga.

20. El Sr. MALLINSON (Reino Unido) dice que su delegación se opone a la propuesta del Pakistán, por las razones expuestas por el representante de Francia. No se trata simplemente de establecer disposiciones equivalentes a las enunciadas en los párrafos 1 y 2 del artículo 19. La naturaleza y las circunstancias de los daños causados al buque pueden ser totalmente diferentes de las de los daños causados al cargamento, ya que los daños al buque pueden permanecer ocultos durante mucho tiempo y su investigación puede ser larga y difícil. El nuevo párrafo propuesto, si se incluyera en el nuevo convenio, obligaría a realizar encuestas e investigaciones en cada puerto de descarga. Si se aprobase, pues, sería inaplicable en la práctica.

21. El Sr. AMOROSO (Italia) se adhiere a las observaciones del representante de Francia y dice que la aprobación de la propuesta del Pakistán sería inoportuna. En realidad, la idea en que se basa esta propuesta se examinó durante los debates celebrados en el marco de la CNUDMI y se decidió no incorporarla al texto del proyecto de convenio, que es el resultado de una transacción a la que se llegó tras largas deliberaciones.

22. El Sr. NILSSON (Suecia) dice que, antes de que la Comisión se pronuncie sobre la enmienda del Pakistán, es preciso dejar perfectamente aclarado el sentido de la presunción que establece el texto propuesto. Su delegación entiende que el hecho de que el porteador no dé aviso al cargador dentro de un plazo de 15 días consecutivos

contados desde la fecha de la pérdida o el daño establecerá una presunción *juris tantum* de que el porteador no ha sufrido pérdida o daño. Por consiguiente, propone que se modifique el texto de la propuesta de manera que disponga que se presumirá, salvo prueba en contrario, que el porteador no ha sufrido pérdida o daño causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes. La Comisión debería tener presentes asimismo los problemas que podría suscitar el plazo de aviso propuesto, como consecuencia de la dificultad mencionada por otros oradores de determinar el daño.

23. El Sr. PTAK (Polonia) destaca la dificultad de adoptar una posición definitiva respecto de la propuesta del Pakistán, ya que plantea una cuestión nueva que no fue estudiada en el Grupo de Trabajo o en los otros órganos de la CNUDMI que participaron en la elaboración del proyecto de convenio. Hasta ahora no se ha previsto, como hace la propuesta, que el porteador deba dar aviso de pérdida o daño. Ese requisito no parece necesario y, en cualquier caso, sería de difícil cumplimiento, en particular en el caso de un buque cargado y en alta mar, debido a la excesiva brevedad del plazo que se concede al porteador para determinar si el buque ha sufrido pérdida o daño causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes. La situación es muy distinta de la del consignatario que determina en tierra si las mercancías entregadas han sufrido daño o pérdida y notifica en consecuencia al porteador.

24. A juicio de su delegación, los intereses del cargador se hallan debidamente protegidos por las disposiciones del artículo 12, en virtud de las cuales no es responsable del daño sufrido por el buque a no ser que el porteador pruebe que ha habido culpa o negligencia. La carga de la prueba incumbe en este caso al porteador. La propuesta del Pakistán, por la que se establece otra presunción de "inocencia" en caso de daño, no es fácil de aceptar en la situación actual del comercio marítimo. Al porteador le sería difícil determinar en 15 días si se han producido daños como consecuencia de las operaciones de carga realizadas por el cargador, sus empleados o agentes. La delegación de Polonia no puede aceptar la propuesta paquistaní hasta que se haya examinado más a fondo el problema en su totalidad.

25. El Sr. BYERS (Australia) dice que su delegación entiende que la propuesta del Pakistán no tiene por objeto crear una presunción irrefragable ni excluir toda posibilidad de ejercitar una acción. Si esta interpretación es inexacta, tendrá que oponerse a la propuesta, ya que mantiene la firme opinión de que el hecho de no haber dado aviso no debe ser motivo para privar del derecho a ejercitar la acción. En la sesión precedente la delegación australiana hizo la misma observación en relación con el párrafo 5 del artículo 19. La propuesta podría plantear problemas con respecto a los artículos 20 y 21, pero sin duda la delegación del Pakistán ya los ha tenido o los tendrá en cuenta. Su delegación está dispuesta a reconocer el principio de que el porteador que desee incoar un procedimiento contra un cargador por culpa o incumplimiento de contrato debe estar obligado a dar oportunamente aviso de su intención, siempre que las condiciones establecidas sean equitativas, ya que tanto el porteador como el cargador tienen derecho a un trato justo en virtud del convenio, y siempre que se mejore la redacción del texto.

26. El Sr. MASSUD (Pakistán) manifiesta que ha intentado desde el comienzo dejar bien sentado que el debate sobre su propuesta debía limitarse al principio en ella enunciado. El principio básico enunciado en el artículo 19 es el de que si el consignatario no da al porteador aviso de pérdida o daño de las mercancías, debe presumirse, salvo prueba en contrario, que han sido entregadas en buen estado, y es justo, por lo tanto, que se establezca la misma presunción en favor del cargador si no se le da tal aviso. Algunas delegaciones han manifestado cierto recelo ante la posibilidad de que, en algunos casos, la pérdida o el daño causados al buque no sean aparentes, pero la misma observación puede aplicarse también a las mercancías y, por lo tanto, considera que este argumento no es muy convincente. La cuestión de la distinción entre la pérdida o el daño aparentes u ocultos se rige por los párrafos 1 y 2 del artículo 19. En caso de daño aparente, el plazo de aviso señalado es sólo de un día, mientras que, en caso de daño no aparente, es de 15 días. Al elaborar su propuesta, la delegación del Pakistán ha optado por el más largo de esos dos plazos, pero está dispuesta a aceptar toda sugerencia razonable de ampliarlo. Esta cuestión quizás podría estudiarse en un grupo de trabajo. Por lo que respecta a las dudas expresadas en cuanto a la presunción que se establece en la propuesta, señala que es de la misma naturaleza que la presunción establecida en el párrafo 1, y en la propuesta de su delegación se ha empleado deliberadamente el verbo "presumir" en vez del verbo "considerar". No obstante, esta cuestión también podría ser aclarada en un pequeño grupo de redacción.

27. El PRESIDENTE invita a la Comisión a votar sobre el principio enunciado en la propuesta del Pakistán de que se añada un nuevo párrafo al artículo 19 (A/CONF.89/C.1/L.190), en la inteligencia de que la redacción del texto será mejorada.

28. *Por 27 votos contra 19 y 19 abstenciones, queda aprobada la propuesta.*

29. El Sr. HONNOLD (Estados Unidos de América), haciendo uso de la palabra para explicar su voto, dice que su delegación considera que la propuesta del Pakistán enuncia un principio útil, pero que plantea demasiados problemas de estilo y de fondo para que pueda remitirse ahora al Comité de Redacción. Su delegación entiende que se modificará el texto a la luz de las observaciones hechas durante el debate y desearía que esta tarea fuera llevada a cabo por un grupo de trabajo bajo la presidencia del representante del Pakistán.

30. El PRESIDENTE dice que se establecerá un grupo de trabajo para revisar el texto de la propuesta del Pakistán. El texto definitivo se someterá después a votación.

31. También podría constituirse un grupo de trabajo para examinar la propuesta de la delegación de la URSS de que se añada un nuevo párrafo al artículo 19. El texto que resulte de las deliberaciones del grupo podría examinarse al día siguiente.

*Artículo 20*

32. El Sr. MALLINSON (Reino Unido) presenta la enmienda que propone su delegación al párrafo 1 del artículo 20 (A/CONF.89/C.1/L.177) y dice que, por razones evidentes, existen diferencias de opinión en lo que respecta al plazo apropiado dentro del que debe incoarse el procedimiento judicial o arbitral. Su delegación opina que el simple plazo de un año, con arreglo a lo dispuesto en las reglas vigentes, desalentaría o impediría los arreglos de controversias entre las partes y, al finalizar ese plazo, alentaría la incoación de un procedimiento judicial en los casos en que las partes no hubieran conseguido entretanto llegar a una transacción o reunir las pruebas necesarias. Por consiguiente, su delegación propone que el plazo básico de prescripción sea de un año, pero que, si dentro de ese plazo el demandante notifica por escrito al presunto responsable su intención de presentar una reclamación, aportando precisiones suficientes sobre el contenido de la misma, el plazo de prescripción sea de dos años. La propuesta está en consonancia con la práctica mercantil en muchos de los litigios actuales y facilitaría la incoación de los procedimientos judiciales y la solución de controversias.

33. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) plantea una cuestión de redacción y dice que sería conveniente armonizar el texto del artículo 20 con el de las disposiciones correspondientes de la Convención sobre la prescripción en materia de compraventa internacional de mercaderías, de 1974. Sugiere que se remita esta cuestión al Comité de Redacción.

34. El PRESIDENTE dice que se hará así.

35. El Sr. GANTEN (República Federal de Alemania) dice que su delegación apoya la propuesta del Reino Unido, que constituye una razonable solución intermedia. Tanto el porteador como el cargador tienen interés en que el plazo de prescripción no sea demasiado largo, ya que las partes en un procedimiento judicial o arbitral desean llegar rápidamente a una solución. Así pues, normalmente será suficiente el plazo de un año, pero, con arreglo a esa propuesta, dicho plazo podría prorrogarse hasta dos años, en caso necesario, mediante notificación hecha por escrito.

36. El Sr. SUCHORZEWSKI (Polonia), el Sr. POPOV (Bulgaria), la Sra. RICHTER-HANNES (República Democrática Alemana) y el Sr. PALLUA (Yugoslavia) también apoyan la propuesta.

37. El Sr. BYERS (Australia) dice que no alcanza a comprender las ventajas de esa propuesta, al menos en lo que respecta al cargador. La introducción de la idea de que el derecho a ejercitar una acción se pierde a menos que se haga una notificación no contribuiría a la certidumbre, sino que daría lugar a incertidumbre, ya que dicha notificación ha de hacerse en debida forma para proteger ese derecho. A su juicio, un plazo cierto de dos años es preferible a un plazo incierto de un año.

38. El Sr. HONNOLD (Estados Unidos de América) dice que su delegación teme que la prescripción basada en una notificación hecha por escrito no cumpliría la finalidad principal del plazo de prescripción, que es desalentar los litigios y no alentarlos. Por otra parte, como la notificación relativa al daño debería hacerse de conformidad con los párrafos 1 y 2 del artículo 19, siempre se plantearía la cuestión de si esa notificación cumplía los requisitos de la otra notificación prevista en la propuesta. Por estas razones, su delegación no puede apoyar esa propuesta.

39. El Sr. SMART (Sierra Leona) hace uso de la palabra en favor del texto actual y dice que, a su juicio, la propuesta del Reino Unido crearía grandes dificultades para el demandante. En muchos casos el demandante tiene que presentar su reclamación por medio del agente del porteador, cuyo establecimiento puede estar situado a miles de kilómetros. A su vez, el agente tiene que ponerse en comunicación con el porteador y con la parte contra la que se dirige la reclamación. Así pues, pueden pasar muchos meses antes de que el demandante sepa si su reclamación será satisfecha o si tendrá que llevar el asunto ante los tribunales. En su país, varias reclamaciones de ese tipo siguen pendientes de solución. Considera preferible, por lo tanto, un plazo de prescripción de dos años.

40. El Sr. DIXIT (India) dice que su delegación se opone firmemente a la propuesta, por las razones aducidas por los representantes de Australia y los Estados Unidos. Por otra parte, todos los aspectos de esta cuestión ya fueron discutidos en detalle por el Grupo de Trabajo de la CNUDMI, que llegó a la conclusión de que un plazo de prescripción inferior a dos años no sería suficiente.

41. El Sr. GUEIROS (Brasil) señala que la prescripción forma parte de todos los sistemas jurídicos y que su finalidad es dar estabilidad y certidumbre a las relaciones jurídicas.

42. A su juicio, la propuesta del Reino Unido constituye una transacción razonable entre dos plazos posibles de prescripción y, por lo tanto, puede aceptarla. Sin embargo, sugiere que se suprima la fórmula final "aportando precisiones suficientes sobre el contenido de la reclamación", ya que el demandante puede no estar en condiciones de proporcionar, en el plazo de un año, todas las precisiones necesarias sobre el contenido de su reclamación.

43. El Sr. POHŮNEK (Checoslovaquia) dice que su delegación preferiría mantener el texto en su redacción actual, pues estima que la propuesta daría lugar a incertidumbre. Por otra parte, la cuestión ya fue discutida a fondo en el Grupo de Trabajo de la CNUDMI.

44. El Sr. ATTAR (Iraq) dice que su delegación también preferiría mantener el texto actual. A su juicio, los inconvenientes de la disposición relativa a la notificación, enunciada en la propuesta, gravitarían sobre el cargador.

45. El Sr. DOUAY (Francia) dice que su delegación no puede aceptar la propuesta del Reino Unido que, al imponer al demandante la obligación de notificar por escrito y aportar precisiones suficientes sobre el contenido de su reclamación dentro del plazo de un año, equivale a establecer un plazo de prescripción de un año. Manifiesta ignorar si la propuesta es conforme a la práctica seguida en los países de *common law*, pero, para los países de derecho civil, en todo caso, un plazo de prescripción que

puede fijarse a discreción del demandante es en cierto modo una aberración.

46. Su delegación mantiene firmemente la opinión de que el plazo de prescripción, de uno o dos años, debe ser preciso y cierto, y se opone a todo sistema híbrido por el que sea posible ampliar dicho plazo con arreglo a determinadas condiciones imprecisamente definidas. Por su parte, prefiere un plazo de prescripción de dos años, ya que proporcionaría al demandante una mayor protección y también estaría en conformidad con el plazo de prescripción señalado en varios otros convenios de transporte.

47. El PRESIDENTE señala que la propuesta del Reino Unido (A/CONF.89/C.1/L.177) no ha obtenido un claro apoyo mayoritario. Por consiguiente, invita a la Comisión a votar sobre esa propuesta.

48. *Por 47 votos contra 13 y 3 abstenciones, queda rechazada la propuesta.*

49. El Sr. AVRAMEAS (Grecia) dice que, a la luz del resultado de la votación sobre la propuesta del Reino Unido, su delegación retira su propuesta (A/CONF.89/C.1/L.13) de que se establezca un plazo de prescripción de un año.

50. El Sr. TANIKAWA (Japón) dice que, por el mismo motivo, retira la propuesta de su delegación en el mismo sentido (A/CONF.89/C.1/L.28).

51. El PRESIDENTE señala a la atención de la Comisión la propuesta presentada por Noruega (A/CONF.89/C.1/L.46) relativa a la adición de un nuevo artículo 20 *bis*.

52. La Srta. BRUZELIUS (Noruega) retira la propuesta de su delegación (A/CONF.89/C.1/L.46).

*Se levanta la sesión a las 20.10 horas.*

---

# 27a. sesión

**Viernes 24 de marzo de 1978, a las 11.40 horas**

*Presidente:* Sr. M. CHAFIK (Egipto).

A/CONF.89/C.1/SR.27

**Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/7 y Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.14, L.29, L.45, L.69, L.94, L.150, L.172, L.180, L.187, L.188, L.192, L.195, L.197)**

*Artículo 21*

*Propuesta encaminada a suprimir el artículo*

1. El PRESIDENTE invita a la delegación de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas a presentar su enmienda (A/CONF.89/C.1/L.188).

2. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) subraya que los problemas de jurisdicción de que trata el artículo 21 del proyecto de convenio son sumamente complejos y podrían ser objeto de un convenio especial. Ello quiere decir que esos problemas rebasan el marco del proyecto de convenio que se examina. Por consiguiente, sería oportuno suprimir el artículo 21.

3. El Sr. GORBANOV (Bulgaria) apoya la propuesta de la Unión Soviética. Habida cuenta de las dificultades que podrían surgir, sería razonable, en efecto, excluir del convenio esa cuestión por el momento y aplicarle las normas del derecho internacional privado u otras normas semejantes pertinentes.

4. El Sr. SUCHORZEWSKI (Polonia) está convencido de que el artículo 21 suscitará graves complicaciones. A bordo de un mismo buque que transporte mercancías diversas, habrá mercancías expedidas por diversos cargadores y amparadas por diferentes conocimientos de embarque. Los diferentes cargadores o consignatarios podrán elegir tribunales diferentes, pese a ser el mismo el hecho que motive la reclamación. No sólo resultaría engorroso aplicar el artículo 21, sino que tampoco se respetaría el principio general *pacta sunt servanda*. Los problemas de jurisdicción son demasiado complicados para ser resueltos por la Conferencia. Lo mejor sería darles una solución general, pero ulteriormente y tras un estudio más detenido del que la Conferencia podría dedicarle. La delegación polaca aprueba, pues, la propuesta de la Unión Soviética.

5. El Sr. RAY (Argentina) está en favor de la supresión del artículo 21 porque ciertas normas de la legislación argentina prevén que el consignatario tenga siempre la posibilidad de incoar una acción ante los tribunales argentinos del puerto de descarga, incluso en la hipótesis de que haya en el conocimiento una cláusula que establezca otra jurisdicción. Si se mantiene el artículo 21, pedirá que sea modificado en la forma que ha propuesto en el documento A/CONF.89/C.1/L.195.

6. El Sr. KERRY (Reino Unido) aprueba la enmienda de la Unión Soviética. Considera peligroso incluir en el convenio disposiciones referentes a la jurisdicción. Ciertos Estados han celebrado entre ellos convenciones sobre jurisdicción, y podría haber conflicto entre las disposiciones del artículo 21 y las de tales convenciones. Por

ejemplo, si en un Estado no contratante se incoase una acción por infracción de las normas del convenio, el Estado contratante podría verse obligado a aplicar el fallo, aunque éste emanase de un tribunal no previsto en el artículo 21. Ese Estado contratante correría entonces el riesgo de infringir el párrafo 3 del artículo 21. Suprimiendo el artículo 21 se eliminarían las dificultades de este género.

7. El Sr. COVA ARRIA (Venezuela) estima que si se desea un convenio donde exista realmente unificación de ciertas reglas del derecho internacional privado, es conveniente mantener un texto como el que ha sido propuesto por la CNUDMI, tanto más cuanto que ese texto es resultado de una transacción y favorece los derechos de los consignatarios. Por consiguiente, la delegación de Venezuela se opone a la enmienda de la Unión Soviética.

8. El Sr. HONNOLD (Estados Unidos de América) dice que el artículo 21 trata de cuestiones respecto de las cuales hay actualmente mucha incertidumbre e injusticia. En cuanto a incertidumbre, el orador remite a los participantes a la exposición detallada que figura en el volumen III del *Anuario* de la CNUDMI. En cuanto a injusticia derivada de las actuales normas, estriba en que, conforme a la legislación de muchos países, el único lugar en que puede incoarse una acción es un lugar alejado de aquel en que han podido producirse los hechos que afectan al contrato de transporte y de aquellos en que se encuentra la prueba de que las mercancías han llegado dañadas a su destino. Las normas fundamentales enunciadas por la CNUDMI en el artículo 21 constituyen una transacción entre dos posiciones extremas, a saber, la de que toda cláusula derogativa debe considerarse válida y la de que esas cláusulas deben quedar totalmente excluidas, para que el demandante pueda iniciar una acción contra el porteador cualquiera que sea el lugar en que se encuentre su buque. Entre esos dos extremos, se ha querido establecer un equilibrio que permita incoar una acción en uno de los lugares que tengan relación con los hechos que afecten al contrato de transporte. La delegación de los Estados Unidos considera que el artículo 21 contribuye a subsanar las deficiencias de las normas actualmente aplicables al transporte marítimo. Por ello aprueba dicho artículo.

9. El Sr. SEVON (Finlandia) estima que las disposiciones referentes a la jurisdicción constituyen uno de los elementos esenciales del proyecto de convenio. Se ha dicho que la situación actual no es aceptable. Tampoco puede considerarse aceptable que las disposiciones de las legislaciones nacionales impidan aprobar el artículo 21 del proyecto de convenio. La delegación finlandesa no puede apoyar la enmienda de la Unión Soviética.

10. El Sr. EYZAGUIRRE (Chile) es partidario de que se mantenga el artículo 21, que permite al demandante ejercer la acción ante el tribunal de su elección entre aquellos en cuya jurisdicción se encuentre situado uno de los lugares indicados en el párrafo 1. Ese artículo pondría término a la práctica de introducir cláusulas de jurisdicción en los conocimientos de embarque, para determinar los tribunales a los que se someterán los litigios. Por lo demás, subraya que las Reglas de la Haya y el Protocolo de Bruselas han sido criticados porque no señalan el puerto de descarga como lugar en que pueda iniciarse una acción, ya que precisamente en dicho puerto de descarga se plantea la gran mayoría de las reclamaciones relativas a la pérdida o el daño de las mercancías. También son muchos los conocimientos de embarque en que se estipula que las controversias se dirimirán conforme a la ley nacional de tal o cual país, que no es la aplicable en el puerto de descarga. Ahora bien, en el inciso *c*) del párrafo 1 del artículo 21 se dispone que el demandante podrá recurrir a un tribunal a cuya jurisdicción pertenezca el puerto de carga o el puerto de descarga. La delegación chilena está convencida de que la nueva fórmula adoptada en el artículo 21 constituye una transacción razonable.

11. El Sr. AL-ALAWI (Omán) subraya el carácter imperativo del documento de transporte, haciendo observar al mismo tiempo que las partes no son iguales, porque en las negociaciones el cargador siempre ha de someterse a las condiciones del porteador, y concretamente ha de aceptar las cláusulas que determinan cuáles serán los tribunales competentes. Por estas razones apoya el artículo 21, que establece un equilibrio justo entre los intereses del cargador y los del porteador.

12. El Sr. BYERS (Australia) suscribe los argumentos aducidos por los representantes de los Estados Unidos de América y de Finlandia en favor del mantenimiento del artículo 21. Añade que, como el convenio confiere derechos y obligaciones tanto al cargador como al porteador, si surgiera una controversia, esos derechos quedarían en letra muerta si el demandante no pudiera invocarlos ante un tribunal competente. El artículo 21 tiene por finalidad, pues, asegurar el respeto de los derechos enunciados en el convenio; de ahí su importancia decisiva. Si ese artículo hubiera de suprimirse, los derechos y obligaciones previstos en el convenio desaparecerían junto con él.

13. El Sr. CASTRO (México) indica que en general, como importador de productos terminados procedentes de países muy desarrollados, México es un país de consignatarios que están completamente indefensos frente a los porteadores, a causa del régimen actual, reforzado por la práctica de las cláusulas de jurisdicción. Por ello, es frecuente que los consignatarios no estén en condiciones de defender sus derechos, por encontrarse a miles de kilómetros del tribunal que ha de resolver el litigio. El Sr. Castro recuerda además que, al decidir elaborar un convenio sobre el transporte marítimo de mercancías, la CNUDMI insistió en que la inclusión de cláusulas de jurisdicción en los conocimientos de embarque era una de las prácticas que habían de eliminarse en materia de transporte marítimo. La delegación mexicana se opone, por lo tanto, a la propuesta soviética.

14. El Sr. CAVANNA (Italia) dice que le resultaría difícil aprobar el enunciado actual del artículo 21 que, en su opinión, establecería un régimen aún más injusto que el adoptado en 1924. La aprobación del presente texto sería totalmente contraria a la tendencia actual, favorable a la libertad de las partes. La delegación italiana suscribe, pues, la idea de suprimir el artículo 21 o, por lo menos, de modificarlo radicalmente.

15. El Sr. DOUAY (Francia) recuerda que ya en la CNUDMI su delegación se mostró partidaria de incluir

un artículo sobre la jurisdicción en el proyecto de convenio. Además, cuando la cuestión de la revisión de las Reglas de La Haya se planteó en la UNCTAD, ésta consideró necesario adoptar disposiciones para evitar, por una parte, los abusos a que pueden dar lugar las cláusulas de jurisdicción y, por otra, la aplicación de legislaciones nacionales que tienen el inconveniente de diferir entre sí y de causar incertidumbre. La CNUDMI, que estudió detenidamente esta cuestión, llegó a la conclusión de que la ausencia de disposiciones como las que figuran en el artículo 21 acarrearía algunos inconvenientes.

16. En efecto, es utópico creer que sería posible celebrar un convenio general sobre la jurisdicción y la ejecución de fallos que obligase a las mismas partes que el convenio en estudio, y si efectivamente existen instrumentos al respecto, se trata de instrumentos bilaterales o regionales. En cuanto a decir que se seguirán las legislaciones nacionales, ello equivale a someterse a las normas sobre conflicto de leyes y a no saber cuál será la jurisdicción competente. Y, como ha hecho observar el representante de Finlandia, si la legislación de un Estado parte en el convenio no se ajusta a las disposiciones del artículo 21, esa legislación debe ser modificada.

17. Por lo demás, reconoce que en Francia la mayoría de los cargadores pueden arreglarse con las cláusulas de jurisdicción, en la medida en que pueden negociar libremente con los porteadores, pero subraya que no siempre ocurre lo mismo en todos los países. En efecto, para muchos países, especialmente los del Grupo de los 77, este artículo representa uno de los aspectos fundamentales de la reforma del régimen actual y, aunque no sea de los incluidos en la "transacción global", tiende a favorecer la unificación del derecho y la protección de los cargadores.

18. El Sr. NELSON (Ghana) dice que no le es posible apoyar la propuesta soviética porque, como las legislaciones de los Estados difieren entre sí, conviene armonizarlas y unificar la práctica en materia de jurisdicción. Además, los porteadores se encuentran las más de las veces en situación de superioridad en relación con los cargadores, a los cuales imponen cláusulas de jurisdicción. Los porteadores eligen, pues, los tribunales que presentan más ventajas, desde su punto de vista, mientras que, al permitir que las partes recurran al tribunal competente a cuya jurisdicción pertenezca el puerto de descarga, el artículo 21 atiende a los intereses, no sólo del cargador, sino también del porteador, que habitualmente está representado por un agente en ese puerto.

19. El PRESIDENTE pone a votación la propuesta soviética A/CONF.89/C.1/L.188, encaminada a suprimir el artículo 21.

20. *Por 50 votos contra 11 y 7 abstenciones, queda rechazada la propuesta.*

*Párrafo 1*

21. La Sra. RICHTER-HANNES (República Democrática Alemana) presenta su enmienda (A/CONF.89/C.1/L.94), que consiste en añadir al párrafo 1 la cláusula "salvo que las partes hayan convenido en otra cosa", y de ese modo preservar el principio de la libertad contractual en ese artículo. Estima también que es contradictorio decir, por una parte, que la acción puede ser ejercitada en cualquier lugar designado en el contrato (inciso *d*) )y, por otra, dejar al demandante la posibilidad de ejercer la acción ante el tribunal de su elección. Por ello propone asimismo que se suprima el inciso *d*) del párrafo 1.

22. En cambio, la República Democrática Alemana no insistirá en la segunda parte de su enmienda, que tiende a reducir las opciones del demandante.

23. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) apoya la propuesta de la República Democrática Alemana, que le parece equitativa y que, por otra parte, se recogía en la enmienda de la Unión Soviética al artículo 21 (A/CONF.89/C.1/L.188). En su opinión, el artículo 21 propuesto por la CNUDMI admite un número excesivo de jurisdicciones competentes situadas en diversos países y hace que prevalezca la elección de una de las partes solamente, el demandante, lo que coloca a las demás en situación de inferioridad e infringe el principio de la igualdad de derechos e intereses entre las partes. Convendría mantener únicamente los incisos *a*) y *b*) del párrafo 1, que se aplicarían en los casos en que el contrato no incluyera estipulaciones acerca del tribunal competente.

24. El Sr. PALLUA (Yugoslavia) apoya la enmienda de la República Democrática Alemana, en razón del desequilibrio que crea el artículo 21, en su redacción actual, entre las dos partes en el litigo.

25. El Sr. DOUAY (Francia) hace observar que la enmienda presentada por la República Democrática Alemana surtiría pura y simplemente el efecto de anular el artículo 21, ya que la cláusula imperativa enunciada en el texto propuesto por la CNUDMI pasaría a ser una simple disposición supletoria, que jamás se aplicaría en la práctica, pues los conocimientos de embarque contienen siempre una cláusula en que se designa el tribunal competente en caso de litigio. La enmienda de la República Democrática Alemana tendría, pues, el mismo efecto que la supresión del artículo 21, precisamente cuando la Comisión acaba de votar en favor de su mantenimiento. Francia se opone firmemente a esa enmienda.

26. El Sr. HONNOLD (Estados Unidos de América) comparte la opinión del representante de Francia y añade que las palabras "salvo que las partes hayan convenido en otra cosa" restarían toda eficacia a la legislación protectora de ciertos Estados que autorizan a los consignatarios a incoar una acción ante sus tribunales.

27. El Sr. RAY (Argentina) hace suyos los argumentos aducidos por Francia y los Estados Unidos contra la enmienda de la República Democrática Alemana, que tiende a suprimir las opciones que tiene el demandante y, en particular, la de ejercitar una acción ante un tribunal en cuya jurisdicción se encuentre el puerto de descarga.

28. El Sr. GORBANOV (Bulgaria) apoya los argumentos aducidos por la Unión Soviética y Yugoslavia en favor de la enmienda de la República Democrática Alemana y dice que esa propuesta constituye una transacción que

tiene por finalidad hacer el convenio aceptable para el mayor número posible de Estados.

29. El Sr. KHOO (Singapur) se opone a la enmienda de la República Democrática Alemana, que no favorece la igualdad entre las partes y desvirtúa el espíritu del artículo 21.

30. El Sr. SMART (Sierra Leona) observa que el demandante es muy a menudo el consignatario y que en general no son favorables a éste las cláusulas sobre jurisdicción competente del conocimiento de embarque, porque no le brindan la posibilidad de ejercitar una acción en el puerto de descarga, y disponen, por el contrario, que el tribunal competente sea el del lugar en que se encuentre el establecimiento principal del porteador. Sierra Leona estima que el artículo 21 propuesto por la CNUDMI instaura una mayor justicia entre las partes, y se opone, como Francia y los Estados Unidos, a la enmienda de la República Democrática Alemana.

31. El Sr. NDAWULA (Uganda) considera también que la enmienda de la República Democrática Alemana es contraria al espíritu del artículo 21.

32. El Sr. SUCHORZEWSKI (Polonia) dice que el artículo 21 multiplica las jurisdicciones competentes dejando al cargador la tarea de elegir el tribunal competente en caso de litigio. Además, ese artículo contraviene al principio *pacta sunt servanda* al renunciar al principio de la prioridad del fuero contractual. Finalmente, es excesivo considerar que el cargador sea una víctima potencial del porteador o víctima de sí mismo, cuando él mismo ha celebrado el contrato con el porteador. La delegación polaca apoya, pues, la enmienda de la República Democrática Alemana.

33. El Sr. REISHOFER (Austria) estima que el artículo 21 es un texto equilibrado, porque prevé varias opciones respecto de la jurisdicción competente; en cambio, no le parece justificada la enmienda de la República Democrática Alemana, que hace prevalecer el acuerdo de las partes en el contrato.

34. El Sr. SANYAOLU (Nigeria) se opone también a la enmienda de la República Democrática Alemana.

35. La Sra. RICHTER-HANNES (República Democrática Alemana) retira su enmienda, ya que la mayoría de los oradores que han intervenido han manifestado su oposición.

36. El PRESIDENTE observa que, en vista de ello, queda sin objeto la referencia a la enmienda de la República Democrática Alemana que figuraba en el párrafo 2 de la enmienda de la Unión Soviética (A/CONF.89/C.1/L.188).

*Se levanta la sesión a las 13 horas.*

# 28a. sesión

**Viernes 24 de marzo de 1978, a las 18.10 horas**

*Presidente*: Sr. M. CHAFIK (Egipto).

A/CONF.89/C.1/SR.28

**Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 y Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.29, L.45, L.187, L.188, L.192)**

*Artículo 21* (continuación)

*Párrafo 1* (continuación)

1. El PRESIDENTE señala a la atención de la Comisión las enmiendas presentadas por el Japón (A/CONF.89/C.1/L.29) y Túnez (A/CONF.89/C.1/L.45), en las que se propone que se agregue la palabra "Contratante" a continuación de la palabra "Estado".

2. El Sr. HACHANA (Túnez) retira la enmienda de su delegación.

3. El Sr. MINAMI (Japón) presenta la enmienda de su delegación y señala que, como se indica en la nota de pie de página relativa al párrafo 1 del texto de la CNUDMI (A/CONF.89/5), muchas delegaciones del Grupo de Trabajo de la CNUDMI se declararon partidarias de agregar la palabra "Contratante" después de "Estado".

4. Su delegación considera que, como el párrafo 1 no obliga al tribunal de un Estado que no sea parte en el Convenio, no tiene objeto incluir una disposición sobre jurisdicción relativa a los Estados no contratantes. Asimismo, la omisión del término "Contratante" podría inducir al demandante a pensar que, por el mero hecho de haber sometido el asunto a un tribunal competente en virtud del párrafo 1, ese tribunal aplicaría el Convenio, cuando en realidad, al estar situado en un Estado no contratante, no tiene ninguna obligación de hacerlo. A juicio de su delegación, todo equívoco de esta índole no sería imputable al demandante, sino a la redacción del párrafo 1; si se hubiese insertado el término "Contratante" después de "Estado", el demandante no habría sometido nunca el asunto a un tribunal de un Estado no contratante. Para evitar toda confusión, su delegación propone que se agregue ese término.

5. El Sr. SUCHORZEWSKI (Polonia) expresa su pleno apoyo a esa propuesta, encaminada a asegurar que la

aplicación del Convenio sea lo más general posible. Recuerda a la Comisión que, durante los trabajos preparatorios sobre el proyecto de convenio, la palabra "Contratante" se mantuvo hasta el último momento, en que finalmente fue suprimida.

6. El Sr. AMOROSO (Italia) dice que su delegación considera muy necesario incluir el término "Contratante" después de "Estado", puesto que el Convenio sólo obliga a los Estados contratantes. A su modo de ver, el tribunal está obligado a aplicar el derecho nacional o un convenio internacional cuyas disposiciones hayan sido incorporadas al derecho nacional. No alcanza a comprender, pues, cómo el tribunal de un Estado no contratante, que no ha ratificado el Convenio, podría aplicar una disposición del Convenio que no forma parte del ordenamiento jurídico de ese país.

7. El Sr. DOUAY (Francia) dice que su delegación también apoya la propuesta, por considerar que atribuir jurisdicción a tribunales de Estados no contratantes daría origen a dos problemas. En primer lugar, no es en absoluto seguro que tales tribunales aplicarían las disposiciones del Convenio como ley del contrato. En segundo lugar, aunque lo hicieren, tal aplicación sería, cuando menos, deficiente, ya que un Estado que no fuese parte en el Convenio no habría tenido ocasión de elaborar un cuerpo de jurisprudencia sobre su aplicación e interpretación.

8. Es un error pensar que si las disposiciones del párrafo 1 no se limitasen a los tribunales situados en los Estados contratantes, ello contribuiría a una aplicación más general del Convenio. Lo principal es asegurar que el Convenio se aplique concretamente, y la única forma de conseguirlo es disponer que el tribunal de que se trate sea el tribunal de un Estado parte en el Convenio.

9. Finalmente, el término "Contratante", que inicialmente figuraba en el proyecto de la CNUDMI, se suprimió sólo después de que surgieran algunas dificultades. Estima que ahora debería incluirse nuevamente en el Convenio.

10. El Sr. CANTIN (Canadá) se opone a la propuesta del Japón y dice que las disposiciones del párrafo 1 se basan esencialmente en la premisa de que la parte que formule la mayoría de las reclamaciones será el consignatario. El efecto de la inclusión de la palabra "Contratante" sería, cuando se expidiesen mercancías de un Estado contratante a un Estado no contratante, privar al consignatario de la posibilidad de presentar su demanda en el puerto de descarga, por estar éste situado en un Estado no contratante. Esto suscitaría graves problemas de conflictos de leyes y de contiendas de jurisdicción. Además, no sería equitativo para el consignatario y alentaría a los Estados a adoptar medidas unilaterales para proteger a sus nacionales, en vez de aplicar la ley del contrato por medio de la cláusula principal.

11. Señala que no se establece un requisito similar en el artículo 22, relativo al arbitraje, ni en el párrafo 5 del artículo 21, que versa sobre la elección de foro. A su juicio, no hay razón alguna para hacer tal distinción.

12. En la forma en que está redactado, el párrafo 1 se ajusta a lo dispuesto en el artículo 3 (Interpretación del Convenio) y está encaminado a promover la uniformidad y la aplicación universal del Convenio. Además, la inclusión de la palabra "Contratante" podría dar lugar a que algunos Estados vacilasen en adherirse al Convenio, en vista de los problemas que ello podría plantear a los países con los que mantienen relaciones comerciales.

13. El Sr. SELVIG (Noruega) también se opone a la propuesta y dice que, en virtud del párrafo 1 tal como está redactado, el demandante puede elegir, para ejercitar la acción, entre cuatro lugares situados en un Estado contratante o en un Estado no contratante. A veces no tendrá otra posibilidad que ejercitar la acción en un Estado no contratante y, por lo tanto, disponer que el demandante sólo puede ejercitar la acción en un Estado contratante constituiría una limitación injustificada de su libertad de elección. A este respecto, no debe olvidarse que cuando el Convenio esté a punto de entrar en vigor, en la fase de transición, el número de Estados contratantes será reducido y se darán casos en que la jurisdicción esté limitada.

14. El párrafo 1 no trata de la jurisdicción de un Estado no contratante, pues a éste incumbe decidir por sí mismo si tiene o no jurisdicción, sino que dispone que, cuando ejerza jurisdicción, el demandante debe tener la posibilidad de acogerse a ella, a condición de que se cumplan las demás condiciones enunciadas en el párrafo 1. No se trata tampoco de la aplicación del Convenio; el demandante estará a menudo en posesión de un conocimiento de embarque u otro documento que remita al Convenio y, en tal caso, el Estado no contratante lo aplicará conforme a las reglas sobre determinación de la ley aplicable.

15. Finalmente, la cuestión ha de ser considerada en el contexto de las cláusulas de jurisdicción. Si se añadiera la palabra "Contratante", se podrían incluir en un contrato de transporte cláusulas que privasen al demandante de su derecho a ejercitar la acción en lugares distintos de los mencionados en el párrafo 1. Esto limitaría considerablemente la libertad de opción del demandante, de manera injustificada a juicio de su delegación.

16. El Sr. MALLINSON (Reino Unido) dice que su delegación es firme partidaria de la propuesta y considera que puede aplicarse igualmente a la cláusula correspondiente del artículo 22.

17. En opinión de la delegación del Reino Unido, la cuestión de si corresponde o no al tribunal de un Estado no contratante el conocimiento de una reclamación por pérdida o daño de las mercancías formulada con arreglo al Convenio no se rige por las disposiciones de ese instrumento. No pretende con ello dar a entender que no se pueda ejercitar tal acción ante un tribunal de un Estado no contratante, sino simplemente que la cuestión de si ese tribunal es competente para conocer del asunto a que dé origen el ejercicio de la acción debe decidirse de conformidad con las reglas usuales de ese Estado relativas a los conflictos de leyes, según dimanan del derecho internacional. Por otra parte, los acuerdos bilaterales o multilaterales celebrados por los Estados no contratantes pueden impedir que sus tribunales conozcan del asunto a que dé origen el ejercicio de una acción.

18. La posición del representante de Noruega parece basada en el supuesto de que el tribunal de un Estado no contratante tomaría en consideración el Convenio al decidir si tiene jurisdicción. La delegación del Reino Unido no puede aceptar esa hipótesis, porque tal tribunal, al estar situado en un Estado que no es parte en el Convenio, aplicaría sus propias normas. La omisión del término "Contratante" estaría en contradicción con ese proceso; en cambio, su inclusión estaría totalmente en consonancia con el principio de que los Estados deben quedar en libertad para aplicar sus propias reglas en materia de jurisdicción, sean o no partes en el Convenio.

19. El Sr. SELVIG (Noruega) subraya que él no ha dicho que el Convenio atribuya jurisdicción a un Estado no contratante, sino que, en realidad, ha señalado que el párrafo 1 no guarda relación con la jurisdicción de un Estado no contratante. Su argumento era que, si un Estado no contratante ejercía jurisdicción en virtud de su legislación, el demandante debía tener derecho a acogerse a ella.

20. El Sr. BYERS (Australia) se adhiere a las observaciones del representante de Noruega y dice que se desprende claramente del inciso *e*) del párrafo 1 del artículo 2 que las partes, que pueden no encontrarse ninguna de ellas en un Estado contratante, tienen la facultad de incorporar al contrato las disposiciones del Convenio optando por ellas como ley aplicable. Si el artículo 21 se limitase a los Estados contratantes, el demandante, ya fuese el porteador, ya el cargador, no tendría derecho a someter su litigio al tribunal de un Estado que reconociese como válida y efectiva, en virtud de su legislación, esa declaración de intención de las partes. En otras palabras, la inclusión de la palabra "Contratante" equivaldría a negar al demandante la libertad de elección de un tribunal que daría efecto a las disposiciones del Convenio, aplicables *ex contractu* entre las partes. Dado que el Convenio no puede obligar a un Estado que no sea parte en él y que las partes pueden incorporar al contrato una declaración de esta índole, se plantea la cuestión de si puede negarse la posibilidad de recurrir a un foro que reconozca ese trato. Su delegación entiende que esa cuestión no admite más que una respuesta y, por consiguiente, apoya el texto tal como está redactado.

21. El Sr. SANYAOLU (Nigeria) dice que su delegación se opone a la propuesta. En su opinión, la consecuencia que puede deducirse de la última parte de la cláusula inicial del párrafo 1 es que un tribunal tiene el derecho inherente a determinar su competencia.

22. El Sr. GORBANOV (Bulgaria) dice que el tribunal de un Estado no contratante, si bien no está evidentemente obligado a aplicar el Convenio, podría, al determinar la ley aplicable, decidir que las disposiciones del Convenio son aplicables en las circunstancias particulares del caso, por ejemplo, por haberse emitido el conocimiento de embarque en un Estado contratante (inciso *d*) del párrafo 1 del artículo 2). La propuesta excluye esa posibilidad y, por consiguiente, restringiría el ámbito de aplicación del Convenio. Por ello no puede apoyarla y preferiría mantener el texto en su redacción actual.

23. El Sr. HONNOLD (Estados Unidos de América) dice que no se trata de saber si el nuevo Convenio impide la aplicación de las normas de derecho internacional privado de los Estados contratantes o no contratantes. El punto que se discute es la validez de las cláusulas incluidas en conocimientos de embarque, por las que se restrinja el acceso a los tribunales. Si se ha celebrado un contrato o si se ha iniciado su ejecución en un Estado contratante, el Convenio será aplicable en virtud de las normas de derecho internacional privado de un Estado no contratante en el que los tribunales puedan invocar el Convenio, cuya observancia sería posible en ese caso en virtud de esas normas. Por consiguiente, a menos que se adopten disposiciones para que el Convenio impida el acceso a los tribunales de los Estados no contratantes, se podrá interponer una demanda ante esos tribunales.

24. En cambio, la inclusión de la palabra "Contratante" en el párrafo 1 del artículo 21 podría restringir el acceso de tal forma que fuese imposible someter ciertas reclamaciones a un foro apropiado. Por consiguiente, su delegación no apoya la propuesta de inclusión de ese término.

25. El Sr. SMART (Sierra Leona) dice que su delegación se opone a la enmienda que se examina y suscribe las opiniones expresadas por los representantes de Noruega, Australia y Nigeria. El representante del Reino Unido, que ha hablado en favor de la enmienda, ha aducido un argumento que de hecho aboga en favor del mantenimiento del párrafo en su forma actual. Dicho representante ha señalado que si las normas de un Estado relativas a los conflictos de leyes disponen la admisibilidad de las demandas relacionadas con el Convenio, el tribunal correspondiente debería admitir la demanda, pero ha puesto en tela de juicio que ello se aplique al caso de un Estado no contratante. Sin embargo, el párrafo que se discute se limita a disponer que el tribunal de un Estado debe fallar las cuestiones relacionadas con el Convenio si ese tribunal es competente para ello de conformidad con las leyes de ese Estado. No hay ninguna diferencia entre la imposición de jurisdicción a un Estado no contratante y la asunción de jurisdicción por el Estado no contratante en virtud de la competencia dimanante de su propia legislación nacional.

26. La verdadera cuestión planteada es la de la determinación de la ley aplicable. Sin embargo, esa cuestión no suscitaría ninguna dificultad en la práctica, ya que un Estado no contratante puede aplicar las reglas del Convenio, en virtud sobre todo de las disposiciones del párrafo 3 del artículo 23; el tribunal del Estado no contratante que conozca del asunto sabrá, por el conocimiento de embarque, que el Convenio es aplicable.

27. El Sr. WISWALL (Liberia) dice que hay al parecer acuerdo general en que el párrafo 1 del artículo 21 no atribuye jurisdicción a los tribunales de ningún Estado, especialmente a los de un Estado no contratante. En el caso de los Estados contratantes, el tribunal que, con arreglo a las leyes y el procedimiento aplicables, no es competente para conocer de un asunto dimanante de la aplicación del nuevo Convenio, tampoco tendrá jurisdicción en virtud del Convenio.

28. La cuestión más compleja que se plantea es la de si el párrafo 1 del artículo 21 tiene por objeto limitar la

jurisdicción o asegurar la observancia de las reglas del Convenio. Su delegación cree que ésta es su finalidad, y estima que la Comisión debería considerar con cautela la idea de que si un demandante ejercita su acción ante el tribunal de un Estado no contratante, sobre la base de un conocimiento de embarque redactado a tenor del Convenio, ese tribunal estará obligado a aplicar las disposiciones del Convenio. En la mayoría de los casos, lo probable es que el cargador que desee entablar una demanda contra un porteador, a falta de otra jurisdicción, interponga la demanda en el lugar en que se encuentre el establecimiento principal del porteador; si ese lugar está situado en un Estado no contratante y el cargador interpone la demanda sobre la base de un conocimiento de embarque redactado a tenor de lo dispuesto en el Convenio, lo más probable es que el tribunal aplique la *lex fori* y no las disposiciones del Convenio, especialmente si una de las partes es nacional de ese Estado.

29. Por consiguiente, si se mantiene el texto del párrafo 1 del artículo 21 en su forma actual, un demandante imprudente podría encontrarse con que el tribunal del lugar en que haya entablado la demanda se niega a aplicar el nuevo Convenio, aunque el conocimiento de embarque haga referencia al mismo: esa situación "a riesgo del demandante" es ajena a los propósitos del Convenio.

30. La Sra. DIOP (Senegal) dice que su delegación se adhiere a las observaciones del representante de Australia y es partidaria de que se mantenga el párrafo 1 del artículo 21 en su forma actual. Este párrafo perdería todo sentido si se incluyera el término "Contratante" después de "Estado".

31. EL PRESIDENTE invita a la Comisión a votar sobre la propuesta de la delegación del Japón (A/CONF.89/C.1/L.29), relativa al párrafo 1 del artículo 21.

32. *Por 47 votos contra 11 y 6 abstenciones, queda rechazada la propuesta.*

33. El Sr. GÖGER (Turquía) presenta la propuesta de su delegación (A/CONF.89/C.1/L.192) de que se agreguen tres incisos al párrafo 1 del artículo 21, y dice que la finalidad de esa propuesta es mejorar la situación del demandante y evitar algunas de las dificultades a que podría dar lugar la ejecución del fallo de un tribunal extranjero.

34. El PRESIDENTE toma nota de que ningún representante desea hacer uso de la palabra en apoyo de la enmienda de la delegación de Turquía y entiende, por lo tanto, que la Comisión rechaza esa propuesta.

*Párrafo 2*

35. El Sr. MINAMI (Japón) presenta la propuesta de su delegación de que se suprima el párrafo 2 del artículo 21 (A/CONF.89/C.1/L.29) y dice que el texto de la CNUDMI plantea dos problemas: el primero es el de la admisión de una acción *in rem*, y el segundo el de la admisión del traslado de la acción de un Estado a otro.

36. Su delegación se opone a que se acepten las acciones *in rem*, como se establece en la frase inicial del inciso *a*) del párrafo 2, en primer lugar porque el ejercicio de acciones *in rem* no se ha previsto en los sistemas jurídicos de varios países, entre ellos el suyo, en el que sería sumamente difícil introducir el concepto de tales acciones en el ordenamiento procesal civil, y, en segundo lugar, porque el inciso *a*) del párrafo 2 es incompatible con el párrafo 1, ya que no impone restricción alguna en lo que respecta al lugar en que el demandante puede incoar un procedimiento para embargar un buque propiedad del demandado, mientras que su delegación tenía entendido que la finalidad del párrafo 1 era mantener el equilibrio de intereses entre demandante y demandado limitando la competencia a los tribunales situados en lugares que guardasen estrecha relación con el contrato de transporte y las partes en el mismo. La tercera razón es que el presente texto tiende a introducir la búsqueda de una jurisdicción complaciente en el procedimiento civil internacional, pues si no se pone un límite razonable al número de tribunales competentes, el demandante tendrá una amplia variedad de posibilidades de elección.

37. En cuanto al segundo problema, esto es, la autorización del traslado de acciones de un Estado a otro, el demandado tiene derecho, en virtud del presente texto, a solicitar ese traslado. Sin embargo, en la práctica le es casi imposible obtener el traslado, debido a la cuantía de la fianza requerida y a la falta de reglas especiales sobre la materia. Así, por ejemplo, el Convenio de Bruselas de 1952, relativo al embargo preventivo de buques destinados a la navegación marítima, no incluye disposiciones a este respecto. A falta de tales reglas, un tribunal no puede decidir el traslado de un asunto ni otro tribunal su admisión, por lo que la cuestión ha de ser regulada por un convenio especial. El problema más difícil que hay que resolver a este respecto se refiere a las diferencias de procedimiento civil entre los Estados. En algunos sistemas judiciales está prohibido el traslado de un asunto una vez comenzado el juicio.

38. Si el párrafo 2 se mantiene en su forma actual, al Japón le resultará extremadamente difícil adherirse al Convenio.

39. El Sr. HONNOLD (Estados Unidos de América) dice que su delegación no puede apoyar la enmienda del Japón al párrafo 2. Este párrafo no tiene nada que ver con la cuestión de si los buques pueden ser legalmente embargados; debe observarse que, conforme al texto actual del inciso *a*) del párrafo 2, se podría ejercitar una acción ante los tribunales de cualquier puerto de un Estado contratante "en el cual el buque que efectúa el transporte o cualquier otro buque de la misma propiedad haya sido legalmente embargado de acuerdo con las disposiciones de la ley aplicable de ese Estado". Esta disposición sólo tendría efectividad si la ley de ese Estado permitiese el embargo, y la ley aplicable del Estado incluiría evidentemente las obligaciones de éste en virtud de instrumentos internacionales. En tal caso, la disposición surtiría efecto de conformidad con el compromiso básico incorporado en el párrafo 1 del artículo 21, según el cual el demandante puede ejercitar su acción en el lugar de su elección. Por consiguiente, el párrafo 2 no daría lugar a los problemas que algunos temen. Asimismo, desde el punto de vista práctico, debe tenerse en cuenta que en algunos casos el único bien del porteador será un solo buque y, para satisfacer las reclamación, quizás sea necesario dirigir la acción a ese único bien. Esta disposición, aunque no crea un derecho de embargo, no impide

aplicación de las disposiciones de las jurisdicciones que reconocen ese derecho. También dispone que el procedimiento debe incoarse en un lugar apropiado, según lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 21, o ser trasladado a ese lugar. Por lo tanto, en opinión de su delegación, el párrafo 2 del artículo 21 cumpliría una finalidad útil en los litigios sobre cuestiones marítimas y debería ser mantenido en el Convenio.

40. El Sr. WISWALL (Liberia) dice que la primera frase del inciso *a*) del párrafo 2 plantea algunas dificultades a su delegación, ya que, si bien no tiene por objeto conferir un derecho de embargo cuando éste no exista previamente, cabe que un tribunal que interprete por primera vez las disposiciones de esa frase opine de manera diferente, en particular a la luz de las palabras "legalmente embargado de acuerdo con las disposiciones de la ley aplicable de ese Estado". En los Estados que permiten el embargo *in rem*, el criterio de la legalidad de un embargo es exclusivamente procesal; por consiguiente, esa frase podría interpretarse en el sentido de establecer una presunción de derecho sustantivo como consecuencia de la observancia del procedimiento.

41. Por eso, si la Comisión desea mantener esa frase, debería por lo menos señalar a la atención del Comité de Redacción la posibilidad de que se plantee un grave problema en relación con las acciones en aquellos Estados cuya jurisprudencia les ha impedido ratificar el Convenio de Bruselas de 1952.

42. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas), el Sr. GORBANOV (Bulgaria), el Sr. LEON MONTESINO (Cuba), el Sr. PTAK (Polonia) y el Sr. AMOROSO (Italia) manifiestan su apoyo a la propuesta japonesa de suprimir el párrafo 2 del artículo 21.

43. El Sr. BYERS (Australia), apoyado por el Sr. VIGIL-TOLEDO (Perú), dice que debería mantenerse el párrafo 2 del artículo 21.

44. El Sr. HERBER (República Federal de Alemania) dice que, por las razones ya aducidas por algunas delegaciones, sería de gran utilidad para el cargador tener a su disposición una jurisdicción otorgada legalmente en el lugar en que se haya efectuado el embargo. Su delegación estima, por lo tanto, que sería preferible adoptar una de las enmienda formuladas, por ejemplo, en los documentos A/CONF.89/C.1/L.172 o L.188, a fin de armonizar el inciso *a*) del párrafo 2 con el Convenio de Bruselas de 1952, en vez de optar por la solución radical de suprimir totalmente dicho párrafo.

45. El PRESIDENTE invita a la Comisión a votar sobre la propuesta japonesa de suprimir el párrafo 2 del artículo 21 (A/CONF.89/C.1/L.29).

46. *Por 43 votos contra 11 y 9 abstenciones, queda rechazada la propuesta.*

47. El Sr. TANIKAWA (Japón) dice que su delegación se reserva el derecho de proponer una cláusula de reserva sobre esta cuestión.

48. El Sr. GORBANOV (Bulgaria) presenta la enmienda de Bulgaria al inciso *a*) del párrafo 2 (A/CONF.89/C.1/L.187), y dice que su delegación habría preferido la total supresión del párrafo 2. Sin embargo, en las actuales circunstancias, desearía que se enmendase la primera frase del inciso *a*) del párrafo 2 a fin de eliminar las dificultades de orden jurídico y práctico con que tropiezan ciertos Estados para aplicar el principio de la acción *in rem*.

49. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) dice que la modificación de la primera frase del inciso *a*) del párrafo 2 propuesta por su delegación el el documento A/CONF.89/C.1/L.188 tiene por finalidad resolver un problema de considerable interés para la Unión Soviética y, a su juicio, también para algunos otros países, es decir, la referencia que se hace en ese apartado a la posibilidad de embargar buques en virtud del derecho interno del Estado de que se trate. Tiene la seguridad de que los autores del proyecto de convenio no se propusieron que el texto fuese susceptible de interpretaciones erróneas, pero su delegación no puede dar su conformidad a que se apruebe el inciso *a*) del párrafo 2 en su forma actual, porque puede interpretarse en el sentido de que un buque puede ser embargado en virtud del derecho interno del Estado dentro de cuya jurisdicción se encuentre, independientemente de los principios y normas del derecho internacional. A fin de evitar la posibilidad de esa interpretación errónea, su delegación propone que se incluya una referencia al derecho internacional, cosa que sinceramente espera podrán aceptar todas las delegaciones.

50. El Sr. SELVIG (Noruega) dice que comprende plenamente la importancia de esta cuestión para la Unión Soviética. Aun cuando en Noruega se considera que el derecho internacional forma parte del derecho interno, su delegación está dispuesta a apoyar la enmienda soviética, que resolvería la dificultad sin afectar a los intereses de otros Estados.

51. El Sr. HONNOLD (Estados Unidos de América) dice que su delegación también está dispuesta a cooperar en la solución del problema que la delegación de la URSS estima que plantea el proyecto de texto. Apoya, pues, el principio básico de la enmienda propuesta, a condición de que su texto pueda formularse de modo que ponga claramente de manifiesto la intención de su autor con respecto a la relación entre las normas de derecho internacional y las normas del Estado en que tenga lugar el embargo.

52. El Sr. HERBER (República Federal de Alemania) dice que su delegación también es partidaria de la enmienda soviética, por entender que el derecho internacional forma parte de las normas jurídicas internas de un Estado. Sin embargo, el texto requiere ser precisado.

53. El Sr. DIXIT (India) dice que su delegación está dispuesta a apoyar en principio la propuesta de la Unión Soviética. Sin embargo, le agradaría que se modificase la fórmula "de conformidad con el derecho internacional y la ley aplicable de ese Estado" para que dijese "de conformidad con el derecho internacional y la ley de ese Estado", ya que la salvedad que implica el término "aplicable" debería suprimirse o referirse también al derecho internacional.

54. El Sr. BENTEIN (Bélgica) dice que, tal como está redactada, la primera frase del inciso *a*) del párrafo 2 parece estar en contradicción con el principio de que los

Estados no deben verse obligados a modificar su legislación sobre el embargo de buques. Su delegación apoya, por lo tanto, la propuesta de la Unión Soviética.

55. El Sr. DOUAY (Francia) dice que su delegación puede aceptar en principio la propuesta soviética, ya que el embargo de un buque debería efectuarse de conformidad con el derecho internacional y con el derecho interno del Estado de que se trate.

56. El Sr. HENNI (Argelia) dice que su delegación apoya la propuesta formulada por la Unión Soviética, por las razones aducidas por otros oradores, y recuerda a la Comisión que en la sesión anterior se rechazó una propuesta de la Unión Soviética encaminada a suprimir la totalidad del artículo 21 fundándose en que el derecho internacional prevalece sobre el derecho interno. A este respecto, señala que Argelia, así como algunos otros países en desarrollo, están creando una flota mercante nacional que, en materia de embargo, desearía que estuviera protegida por el derecho internacional más bien que por las leyes nacionales de los diferentes Estados.

57. El PRESIDENTE dice que, si no hay objeciones, entenderá que la Comisión aprueba en principio la enmienda al inciso *a*) del párrafo 2 del artículo 21 propuesta por la Unión Soviética (A/CONF.89/C.1/L.188) y conviene en establecer un pequeño grupo de trabajo para examinar la redacción definitiva del texto.

58. *Así queda acordado.*

*Se levanta la sesión a las 19.40 horas.*

# 29a. sesión

**Sábado 25 de marzo de 1978, a las 15.15 horas**

*Presidente:* Sr. M. CHAFIK (Egipto).

A/CONF.89/C.1/SR.29

**Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 y Add. 1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.12, L.15, L.29, L.49, L.69, L.70, L.150, L.172, L.180, L.192, L.195, L.197, L.202)**

*Artículo 21* (conclusión)

*Párrafo 2* (conclusión)

1. El PRESIDENTE invita a la Comisión a examinar el texto del inciso *a*) del párrafo 2 preparado por el Grupo de Trabajo *ad hoc* designado para examinar el texto de la propuesta soviética relativa a la primera frase de dicho inciso (A/CONF.89/C.1/L.188), propuesta que la Comisión ya ha aprobado en principio.

2. El Sr. HONNOLD (Estados Unidos de América), haciendo uso de la palabra en nombre del Grupo de Trabajo, recuerda que algunas delegaciones habían expresado su preocupación acerca de la posible ambigüedad resultante del hecho de que no se hubiera precisado con suficiente claridad que el embargo sólo podía efectuarse de conformidad con las normas aplicables de la legislación del Estado, que incluía sus compromisos internacionales; la fórmula que figura subrayada en la propuesta del Grupo de Trabajo *ad hoc* tiende a disipar esa preocupación. La delegación del Japón mantiene sus objeciones con respecto a otras cuestiones de fondo que plantea el inciso *a*) del párrafo 2 del artículo 21.

3. El Sr. BYERS (Australia) se congratula de poder apoyar esa propuesta.

4. El Sr. DOUAY (Francia) no tiene ninguna dificultad en aceptar esa propuesta, pero estima que el Comité de Redacción podría examinar si la referencia al derecho internacional debe figurar antes de la referencia a la legislación del Estado.

5. El PRESIDENTE dice que, si no hay objeciones, entenderá que la Comisión decide aprobar el texto propuesto por el Grupo de Trabajo *ad hoc* (A/CONF.89/C.1/L.202) y remitirlo al Comité de Redacción.

6. *Así queda acordado.*

7. El PRESIDENTE invita a la Comisión a examinar la enmienda al inciso *a*) del párrafo 2 propuesta por la República Federal de Alemania (A/CONF.89/C.1/L.172).

8. El Sr. HERBER (República Federal de Alemania) dice que su delegación es partidaria de suprimir la segunda frase del inciso *a*) del párrafo 2, en primer lugar, porque la norma enunciada en esa frase no es compatible con el Convenio de Bruselas de 1952, relativo al embargo preventivo de buques destinados a la navegación marítima, en el que su país es parte y, en segundo lugar, porque no cree que sea factible disponer el traslado de una acción del tribunal de un país al tribunal de otro país, a causa de las diferencias que todavía existen entre las naciones en materia de derecho procesal civil.

9. El Sr. BENTEIN (Bélgica) dice que su delegación apoya la propuesta por las razones aducidas por la delegación patrocinadora.

10. El Sr. KHOO (Singapur) indica que su delegación también es partidaria de la propuesta. Prevé una dificultad técnica en la aplicación del texto del inciso *a*) del párrafo 2, tal como está redactado actualmente, puesto que la cooperación internacional en materia judicial

todavía no ha llegado a la etapa en que una norma como la enunciada en la segunda frase sería posible en la práctica.

11. El Sr. WISWALL (Liberia) señala que las dificultades con que tropieza su delegación para aceptar la segunda frase del inciso *a*) del párrafo 2 no provienen del Convenio de Bruselas de 1952, sino del hecho de que, si bien un tribunal puede ejercer válidamente una jurisdicción *in rem* basada en el embargo del buque infractor, es posible que su jurisprudencia no le permita trasladar la acción o aprobar su traslado. Esto ocurre en varios países, dado que la jurisdicción *in rem* se basa en la existencia de la *res*, que es el buque embargado o la fianza prestada para que se alce la intervención. Los tribunales no están facultados para retener la competencia a no ser que también retengan el buque o la fianza bajo su jurisdicción; en consecuencia, el traslado de la acción pondría fin a la jurisdicción *in rem* y no habría jurisdicción *eo instanti*. Así pues, la segunda frase plantea a algunos países una paradoja constitucional, por lo que su delegación preferiría que se suprimiese. Sin embargo, si se mantiene, insta al Comité de Redacción a que incluya una referencia a la jurisprudencia del país en que se ha ejercitado la acción sobre la base del embargo, que prevalece.

12. El Sr. SELVIG (Noruega) dice que limitará sus observaciones a las cuestiones de fondo planteadas por la enmienda propuesta. La idea en que se basa el artículo 21 es que se debe dar al demandante un número suficiente de probabilidades de opción con respecto a las jurisdicciones que guardan relación con el contrato de transporte de que se trate, es decir, la posibilidad de ejercitar la acción en el puerto de carga, en el puerto de descarga o en cualquier otro lugar determinado que guarde relación con el contrato de transporte. Las posibilidades previstas son, a su juicio, ampliamente suficientes y duda que sea necesario agregar también la jurisdicción del lugar del embargo. El Grupo de Trabajo de la CNUDMI examinó a fondo esta cuestión, en todos sus aspectos, durante la preparación del proyecto de convenio, cuando se decidió adoptar una solución intermedia en virtud de la cual, por una parte, el propio buque infractor o un buque perteneciente a la misma empresa puede ser embargado en un Estado distinto del mencionado en el párrafo 1, pero el demandado, conforme al inciso *a*) del párrafo 2, puede solicitar el traslado de la acción a alguna de las jurisdicciones indicadas en el párrafo 1. De esta manera se ha establecido entre los párrafos 1 y 2 un delicado equilibrio que es importante no perturbar; su delegación considera que la propuesta de la República Federal de Alemania perturbaría ese equilibrio al hacer posible el ejercicio de una acción en un Estado que no guarde relación con el contrato de transporte de que se trate.

13. El representante de la República Federal de Alemania se ha referido a las dificultades que podrían surgir en relación con el Convenio de Bruselas de 1952. Dicho Convenio se diferencia de los demás en que reconoce varias jurisdicciones, incluida la jurisdicción del lugar del embargo, pero al mismo tiempo acepta el principio de la exclusividad de jurisdicción, lo que permite limitar por acuerdo los procedimientos posibles a un lugar determinado. El proyecto de convenio que se examina, en cambio, se basa en el principio de que las partes no deberían tener la posibilidad de limitar por acuerdo la elección de la jurisdicción.

14. En cuanto a si el Convenio de Bruselas de 1952 y el proyecto de convenio son recíprocamente compatibles, su delegación responde afirmativamente, por estimar que todos los convenios son, en la práctica, la expresión de normas que están implícitas en el contrato de transporte y que, por lo tanto, debería considerarse que implícitamente forman parte del contrato. Esa idea se enuncia en el párrafo 5 del artículo 22. Se podría incluir una disposición análoga en el artículo 21 si otras delegaciones, en particular la de la República Federal de Alemania, lo estimasen conveniente, aunque personalmente no lo considera necesario. Como las normas generales que se examinan se consideran parte del contrato de transporte, no hay necesidad de suprimir la segunda frase del inciso *a*) del párrafo 2.

15. El Sr. BYERS (Australia) dice que su delegación apoya el proyecto de texto por las razones aducidas por el representante de Noruega. En los casos en que se traslada la acción, es condición del traslado que el demandado pueda prestar fianza bastante para asegurar las resultas del fallo dictado en favor del demandante. En consecuencia, cuando un buque se traslada a otra jurisdicción, se deja su equivalente en la jurisdicción de que se trata y se establece un equilibrio entre las acciones respectivas.

16. El PRESIDENTE invita a la Comisión a votar sobre la propuesta de la delegación de la República Federal de Alemania (A/CONF.89/C.1/L.172).

17. *Por 33 votos contra 8 y 21 abstenciones, queda rechazada la propuesta.*

18. El Sr. HONNOLD (Estados Unidos de América) presenta la enmienda de su delegación al inciso *a*) del párrafo 2 (A/CONF.89/C.1/L.69) y señala que la expresión "los tribunales de cualquier puerto" es inaceptable, ya que es posible que un tribunal no proceda al despacho y vista de los asuntos en el puerto propiamente dicho y, en ciertos casos, puede ocurrir que un buque no sea embargado en el puerto mismo, sino en un río que conduzca a ese puerto.

19. El Sr. GUEIROS (Brasil) apoya la propuesta de los Estados Unidos.

20. El Sr. BYERS (Australia) dice que su delegación, aunque esa fórmula no le plantea ninguna dificultad, está dispuesta a apoyar la enmienda propuesta si la delegación de los Estados Unidos cree que dicha fórmula puede planter problemas en ciertas jurisdicciones.

21. El Sr. DOUAY (Francia) dice que el texto, en su forma actual, no plantea ninguna dificultad a la delegación francesa, puesto que, aun en el caso de que el tribunal no esté radicado en el puerto del Estado contratante, ese puerto debe hallarse necesariamente dentro de la jurisdicción de un tribunal del Estado. Sin embargo, si se decide remitir la cuestión planteada por los Estados Unidos al Comité de Redacción, su delegación preferiría que se sustituyesen las palabras "los tribunales de cualquier puerto" por "los tribunales dentro de cuya jurisdicción esté situado cualquier puerto".

22. El PRESIDENTE dice que la enmienda de los Estados Unidos se remitirá al Comité de Redacción junto con la sugerencia verbal del representante de Francia.

23. El Sr. SIMS (Canadá) presenta la enmienda propuesta por su delegación al inciso *a*) del párrafo 2 (A/CONF.89/C.1/L.197) y dice que sería ilógico, a la vez que incongruente con el alcance y sentido de los párrafos 1 y 2, mantener la palabra "Contratante" en la primera frase del apartado. Según el párrafo 1, el demandante puede ejercitar la acción ante un tribunal situado en cualquiera de los seis lugares enumerados, se encuentre o no el tribunal en un Estado contratante, disposición que significa que una parte en el contrato de transporte no puede limitar injustamente la elección de foro de la otra parte. Como la finalidad del inciso *a*) del párrafo 2 debe ser reforzar las derechos de los cargadores y consignatarios con respecto a la jurisdicción que elijan en virtud del párrafo 1, el mantenimiento de la palabra "Contratante" frustraría la intención de los redactores. Podrían darse casos – especialmente durante el período inmediatamente posterior a la firma del Convenio, cuando todavía pocos Estados hayan pasado a ser partes en él – en que consignatario que deseara presentar una reclamación por daños ocurridos dentro de la jurisdicción de un Estado contratante no pudiese hacerlo porque, entretanto, el buque hubiese continuado su viaje y se hallase dentro de la jurisdicción de un Estado no contratante. El orador hace hincapié en que su delegación no trata de establecer o imponer el derecho de embargo en una jurisdicción en que no exista ese derecho, sino simplemente eliminar los obstáculos al ejercicio de ese derecho allí donde exista. Su propuesta no perturbará el delicado equilibrio entre los párrafos 1 y 2 a que se ha referido el representante de Noruega.

24. El Sr. RAY (Argentina), el Sr. HONNOLD (Estados Unidos de América), el Sr. KHOO (Singapur), el Sr. SUMULONG (Filipinas), el Sr. RUZICKA (Checoslovaquia), el Sr. SMART (Sierra Leona), el Sr. SAHIM (Egipto) y el Sr. NDAWULA (Uganda) apoyan la propuesta del Canadá.

25. El Sr. DOUAY (Francia) dice que su delegación lamenta no poder apoyar la propuesta. El párrafo 2 está equilibrado por la norma básica sobre jurisdicción enunciada en el párrafo 1. Por consiguiente, las medidas contempladas en la segunda frase del párrafo 2, según la cual la acción se trasladaría a una de las jurisdicciones mencionadas en el párrafo 1 para que se pronunciase sobre la reclamación, sólo podrían ser tomadas por un tribunal situado en un Estado contratante. Un tribunal situado en un Estado no contratante, al que no obliga el Convenio, puede, sin embargo, pronunciarse sobre una reclamación conforme a su derecho interno o, simplemente, por aplicación del Convenio de Bruselas de 1952. Así, el efecto de la propuesta sería desvirtuar la aplicación de las normas enunciadas en los párrafos 1 y 2. Por esta razón, su delegación estima indispensable mantener la condición de que el embargo del buque debe haberse realizado en un Estado contratante.

26. El Sr. SANYAOLU (Nigeria) dice que se opone a la propuesta por las razones señaladas por el representante de Francia. Los argumentos que adujo su delegación para oponerse a la adición de la palabra "Contratante" después de la palabra "Estado", en el párrafo 1 no se aplican al inciso *a*) del párrafo 2, que versa sobre una cuestión diferente, a saber, la jurisdicción en caso de embargo de un buque. En tales casos, debe atribuirse jurisdicción únicamente a los Estados contratantes.

27. El Sr. KERRY (Reino Unido) apoya las observaciones del representante de Francia, y dice que sería totalmente equivocado pretender que el Convenio dictase a los tribunales de un Estado no contratante la manera de sustanciar los procedimientos incoados ante ellos.

28. El Sr. SUCHORZEWSKI (Polonia) está de acuerdo con los representantes de Francia y del Reino Unido y no puede aceptar que se apliquen los mismos argumentos al párrafo 2 y al párrafo 1. En este último caso, la omisión del término "Contratante" después de "Estado" está justificada porque el contrato de transporte puede estipular la aplicación del Convenio aun cuando el procedimiento se haya entablado en un Estado no contratante. En el primer caso, el supuesto es completamente diferente, ya que sólo se contemplan acciones *in rem*.

29. El Sr. GUEIROS (Brasil) dice que su delegación también se opone a la propuesta y conviene en que el supuesto a que se refiere el párrafo 1 es totalmente diferente del contemplado en el párrafo 2, el cual, conviene señalar, comienza con una excepción. En el último caso, la omisión de la palabra "Contratante" después de "Estado" sólo crearía dificultades para los tribunales judiciales y arbitrales.

30. El Sr. MASSUD (Pakistán) dice que su delegación, aunque comprende la propuesta, estima también que el supuesto a que se refiere el párrafo 2 es diferente del contemplado en el párrafo 1. Este último deja al demandante la libertad de elección, mientras que la segunda frase del párrafo 2 impone una obligación imperativa que los tribunales de un Estado no contratante podrían tener dificultades para aceptar.

31. El Sr. BYERS (Australia) y el Sr. KANG (República de Corea) manifiestan su oposición a la propuesta.

32. El PRESIDENTE invita a la Comisión a votar sobre la propuesta del Canadá (A/CONF.89/C.1/L.197).

33. *Por 39 votos contra 9 y 17 abstenciones, queda rechazada la propuesta.*

34. El Sr. SMART (Sierra Leona) se refiere a la segunda frase del inciso *a*) del párrafo 2 y dice que el requisito de que, a solicitud del demandado, el demandante deberá "trasladar su acción" puede interpretarse en el sentido de que debe trasladar la acción de un tribunal a otro o que debe suspender su ejercicio y ejercitarla de nuevo después. Si se entiende en el primer sentido, la fórmula empleada podría suscitar dificultades procesales en los casos en que el derecho interno no previera el traslado de acciones de los tribunales de un país a los de otro país. Tal vez podría pedirse al Comité de Redacción que aclarase el sentido de esa fórmula. Por otra parte, si se entiende en el sentido de suspensión del ejercicio de una acción, que es como su delegación lo entiende, sería menester incluir una disposición relativa al pago de las costas por el demandado. También debería aclararse la cuestión de la prescripción.

35. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) explica que el propósito de los redactores de la disposición es que la palabra "trasladar" abarque no sólo el traslado de acciones dentro de un país, y en virtud de su legislación nacional, sino también la suspensión del ejercicio de las acciones en un país para ejercitarlas de nuevo en otro.

36. El Sr. WUREH (Liberia) señala que, si bien de conformidad con el texto actual de la segunda frase del inciso *a)* del párrafo 2 una acción puede ser trasladada de la jurisdicción de un país a la de otro, el demandante está obligado sin embargo a prestar fianza en el país en que ejercitó primero la acción. A juicio de su delegación, esto constituye una incoherencia jurídica que podría ser injusta para el demandante.

37. El Sr. DIXIT (India) dice que el respresentante de Sierra Leona ha planteado una cuestión muy acertada con respecto a la prescripción. Si se acepta que el inciso *a)* del párrafo 2 abarca el traslado del ejercicio de una acción de un Estado a otro, se debería incluir una disposición para asegurar que el demandante no se encuentre en una situación en que su acción haya prescrito. Además interesa a todos que el Convenio sea lo más claro posible. Por consiguiente, estima que esta cuestión debería remitirse al Comité de Redacción para su esclarecimiento.

38. El Sr. CASTRO (México) señala que su delegación no tiene nada que objetar al texto actual, que ya fue examinado a fondo por el Grupo de Trabajo de la CNUDMI. No obstante, si la Comisión considera que debe examinarse de nuevo, sugiere que no se remita al Comité de Redacción, sino a un grupo especial de juristas.

39. El Sr. SELVIG (Noruega) observa que los problemas planteados se refieren a cuestiones de derecho procesal, que varían considerablemente de un país a otro. A su juicio, es mejor dejar que esas cuestiones, en particular en lo que afectan a las costas, sean resueltas por cada Estado contratante a la luz de su derecho interno. Además, un examen más a fondo en la Comisión de una cuestión que en realidad no se presta a la uniformidad no haría más que plantear dificultades. Así pues, no recomendaría que se designase un grupo de trabajo. Sin embargo, se podría pedir al Comité de Redacción que examinara el término "trasladar" a la luz de la explicación proporcionada por el representante de los Estados Unidos.

40. El Sr. WUREH (Liberia) dice que, a su juicio, esta cuestión, en particular en lo que respecta a la prestación de fianza, es una cuestión de fondo. Por consiguiente, la Comisión podría examinar la posibilidad de suprimir la segunda frase del inciso *a)* del párrafo 2, como su delegación sugirió anteriormente.

41. El Sr. DIXIT (India), refiriéndose a las observaciones del representante de Noruega, dice que no está de acuerdo en que la cuestión de la prescripción puede dejarse al derecho interno. En el artículo 20 ya se trata esta cuestión y la Comisión debería examinar sus consecuencias para el artículo 21. Además, la segunda frase del inciso *a)* del párrafo 2 impone al demandante la obligación imperativa de trasladar su acción en determinadas circunstancias. El derecho interno tal vez sea aplicable cuando la acción se traslada de un tribunal a otro dentro del mismo Estado, pero no se aplica necesariamente cuando se traslada de un Estado a otro. A su juicio, la cuestión de la prescripción en este contexto conviene directamente al Convenio y debería ser examinada por un grupo de trabajo.

42. El Sr. GUEIROS (Brasil) dice que el representante de Sierra Leona ha planteado una importante cuestión de fondo y que, por consiguiente, antes de designar un grupo de trabajo debería determinarse si hay consenso general en la Comisión.

43. El Sr. SMART (Sierra Leona) dice que la explicación del representante de los Estados Unidos ha disipado en gran parte su preocupación. Sigue considerando, sin embargo, que el texto actual no es muy claro y que, por lo tanto, se debería modificar su redacción para aclarar el sentido de la palabra "trasladar". Es necesario asimismo examinar la cuestión de la proscripción y, en particular, determinar, en los casos en que se suspende el ejercicio de una acción ante una jurisdicción para ejercitarla ante otra, si el plazo empezará a correr contra el demandante desde la fecha en que ha empezado la primera o la segunda acción.

44. El PRESIDENTE propone, a falta de otras observaciones, que se designe un grupo de trabajo, integrado por los representantes de los Estados Unidos, Liberia y Sierra Leona, para que examine las cuestiones planteadas por el representante de Sierra Leona e informe seguidamente a la Comisión.

45. *Así queda acordado.*

*Párrafos 3 y 4*

46. Sr. TANIKAWA (Japón) dice que, habida cuenta del resultado de la votación sobre la enmienda propuesta por su delegación al párrafo 2 del artículo 21, retira sus enmiendas a los párrafos 3 y 4 de este artículo (A/CONF.89/C.1/L.29).

47. El PRESIDENTE señala que ha sido retirada la propuesta de Uganda relativa al párrafo 4 (A/CONF.89/C.1/L.150), que en todo caso se refería sólo a una cuestión de redacción. También ha sido retirada la propuesta formulada por Turquía en el documento A/CONF.89/C.1/L.192, relativa al párrafo 4, por haberse rechazado la propuesta, consignada en el mismo documento, relativa al párrafo 1 del artículo 21.

*Párrafo 5*

48. El PRESIDENTE señala que ha sido retirada la enmienda de Grecia al párrafo 5 del artículo 21 (A/CONF.89/C.1/L.14), al igual que la enmienda de Turquía a dicho párrafo consignada en el documento A/CONF.89/C.1/L.192.

49. El Sr. RAY (Argentina) presenta la enmienda propuesta por su delegación al párrafo 5 del artículo 21 (A/CONF.89/C.1/L.195) y dice que, como el artículo 21 ofrece varias opciones al cargador, es oportuno que se permita al consignatario optar por la incoación del procedimiento ante los tribunales del puerto de descarga, si así lo desea.

50. El Sr. MASSUD (Pakistán) cree que esta propuesta está en consonancia con el resto del artículo 21 y, para

proceder en justicia con el consignatario, debe ser apoyada.

51. El Sr. COVA ARRIA (Venezuela) dice que su delegación también apoya la propuesta.

52. El Sr. GUEIROS (Brasil) dice que su delegación puede apoyar la propuesta, a condición de que las palabras "podrá obtener" no impongan una obligación imperativa a los tribunales.

53. El Sr. NDAWULA (Uganda) dice que su delegación puede apoyar la propuesta en principio, con sujeción a la reserva expresada por el representante del Brasil, pero preferiría que el texto se remitiera al Comité de Redacción.

54. El Sr. SMART (Sierra Leona) dice que su delegación también puede apoyar en principio la propuesta argentina, que ayudaría mucho a los consignatarios, muchos de los cuales sólo disponen de recursos financieros limitados.

55. El Sr. KERRY (Reino Unido) dice que su delegación se opone a la propuesta, que plantearía una polémica cuestión de principio de carácter jurídico. El proyecto de convenio ya prevé el recurso a varias jurisdicciones, generalmente a elección del consignatario. Conforme a la propuesta argentina, sería posible también que un consignatario interpusiera una demanda y que posteriormente, si el asunto no evolucionara en favor, trasladara el procedimiento a otro foro.

56. El Sr. SUCHORZEWSKI (Polonia) señala que, conforme al párrafo 1 del artículo 21, el demandante — porteador o consignatario — ya tiene un derecho de opción. Es motivo de inquietud para su delegación la posibilidad de que la propuesta examinada suprima ese derecho, ya que, en todo caso, el consignatario, cuando es el demandado, tiene derecho a optar por la jurisdicción del puerto de descarga. Para evitar toda desigualdad, si se aprueba la propuesta, debería enmendarse el párrafo 1 del artículo 21 a fin de que el consignatario sólo tenga el derecho de opción si es demandante.

57. El Sr. DOUAY (Francia) dice que no puede apoyar la propuesta que figura en el documento A/CONF.89/C.1/L.195; comparte la inquietud del representante de Polonia acerca de los posibles efectos negativos de la propuesta sobre las disposiciones del párrafo 1 del artículo 21, que actualmente ofrece la posibilidad de elegir, para entablar el procedimiento, el lugar de celebración del contrato o cualquier otro lugar estipulado en ese contrato.

58. El Sr. HONNOLD (Estados Unidos de América) dice que la propuesta de la delegación argentina, si se aprueba, podría plantear grandes problemas en la práctica. El párrafo 2 del artículo 21 establece la posibilidad de trasladar la acción al lugar que elija el demandante. Sin embargo, el traslado por el demandado, en nombre del demandante, de una acción contra ese mismo demandado es, salvo en el caso improbable del traslado a un lugar dentro del mismo sistema jurídico, casi inimaginable. Por consiguiente, su delegación cree prudente rechazar la propuesta que figura en el documento A/CONF.89/C.1/L.195.

59. El Sr. SANYAOLU (Nigeria) dice que su delegación se opone a la propuesta. El artículo 21, tal como está redactado, es lo bastante amplio, y las referencias al demandante que contiene están destinadas a abarcar a los consignatarios y a los porteadores.

60. El Sr. SMART (Sierra Leona) no cree que la intención del autor de la propuesta sea permitir que el demandado solicite el traslado de la causa una vez que se haya entablado la demanda. Entendiéndolo así, apoya la propuesta.

61. El Sr. NILSSON (Suecia) dice que su delegación también tiene dudas acerca del efecto de las palabras "podrá obtener". Se pregunta si los tribunales estarán obligados a acceder a dichas solicitudes y, en tal caso, cómo se podrá efectuar el traslado, ya que no existe un mecanismo jurídico para ello. Está de acuerdo con los oradores anteriores que han señalado que la propuesta tendrá efectos negativos sobre el párrafo 1 del artículo 21, y manifiesta que su delegación no podrá apoyarla.

62. El Sr. RAY (Argentina) reconoce que la propuesta de su delegación no está en conformidad con las disposiciones del párrafo 1 del artículo 21. No obstante, el establecimiento en favor del consignatario de la facultad de optar por el traslado del procedimiento a la jurisdicción de los tribunales del puerto de descarga constituye un importante principio de orden público en el derecho argentino; a juicio de su delegación, debe encontrarse el medio de incorporar ese principio al artículo 21.

63. El PRESIDENTE invita a la Comisión a votar sobre la propuesta de la Argentina.

64. *Por 46 votos contra 6 y 10 abstenciones, queda rechazada la propuesta.*

*Nuevo párrafo propuesto*

65. El Sr. WISWALL (Liberia) presenta la propuesta que figura en el documento A/CONF.89/C.1/L.180 y dice que su propósito es tener en cuenta el hecho de que, en ciertas jurisdicciones, las excepciones en materia de responsabilidad corresponden al demandado personalmente y no a su asegurador; ésta es la razón por la que el texto propuesto está redactado en términos negativos. Espera que la Comisión apruebe en principio esa propuesta. No obstante, su delegación está totalmente dispuesta a que el Comité de Redacción decida si se debe enmendar el texto propuesto o si el principio que establece debe incluirse en otro lugar del Convenio, por ejemplo en el artículo 7.

66. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) dice que su delegación, aunque comprende la preocupación de la delegación de Liberia, opina que se trata de una cuestión de acción directa y, como tal, debe quedar fuera del ámbito de aplicación del nuevo Convenio. Por consiguiente, se opone a la adopción del nuevo párrafo propuesto.

67. El Sr. KERRY (Reino Unido) dice que su delegación puede apoyar la propuesta, ya que la disposición que enuncia puede ser necesaria en algunas jurisdicciones aunque sólo sea como medida para impedir que los tribunales permitan acciones directas para eludir los procedimientos de prescripción.

68. El Sr. CASTRO (México) dice que la delegación mexicana se opone a la propuesta precisamente por las razones aducidas por el representante del Reino Unido.

69. El Sr. GUEIROS (Brasil) dice que su delegación se opone a la propuesta a causa de su redacción en términos negativos y también por la necesidad de evitar que se introduzca una nueva parte -el asegurador – en el ámbito de aplicación del nuevo Convenio.

70. El Sr. GORBANOV (Bulgaria) indica que su delegación se opone a la propuesta, ya que sus disposiciones exceden del ámbito de aplicación previsto del nuevo Convenio y plantean cuestiones que afectan al derecho de seguros y al derecho civil.

71. El Sr. NDAWULA (Uganda) dice que su delegación se opone firmemente a la propuesta.

72. El Sr. WISWALL (Liberia) señala que el Convenio internacional de responsabilidad civil por daños causados por contaminación de las aguas del mar y por hidrocarburos, de 1969, y el Convenio sobre los límites de la responsabilidad por reclamaciones marítimas, de 1976, actualmente en vigor, contienen disposiciones análogas a la propuesta de Liberia. No obstante, en vista de la falta general de apoyo, retira su propuesta.

*Artículo 22*

*Párrafo 2*

73. El Sr. HONNOLD (Estados Unidos de América) dice, al presentar la enmienda de los Estados Unidos (A/CONF.89/C.1/L.70) al párrafo 2 del artículo 22, que esa propuesta tiene por objeto aclarar, en el texto actual, la referencia al tenedor que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe. La finalidad de la frase "sin tener noticia efectiva de la cláusula compromisoria" es proteger a una persona que haya adquirido un conocimiento de embarque emitido en virtud de una póliza de fletamento que contenga una cláusula compromisoria cuya existencia esa persona ignore.

74. El Sr. WISWALL (Liberia), el Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas), el Sr. SUCHORZEWSKI (Polonia) y el Sr. MARTONYI (Hungría) apoyan la propuesta de los Estados Unidos.

75. El Sr. BYERS (Australia) dice que la doctrina del conocimiento efectivo y presunto es una de las cuestiones complejas del *common law*, y aunque fuese aplicable en la esfera mercantil, cosa que duda, no debería introducirse en el Convenio, ya que probablemente suscitaría dificultades con respecto a las demás disposiciones del texto. Estima que la expresión "de buena fe" es suficiente de por sí.

76. El Sr. SELVIG (Noruega) dice que está de acuerdo con el representante de Australia, aunque puede apoyar la enmienda propuesta si se suprime la palabra "efectiva".

77. El Sr. DIXIT (India) dice que no cree que "tener noticia" y "buena fe" representen la misma cosa. Se considera plenamente satisfecho con el texto que figura en el proyecto de la CNUDMI.

78. El Sr. SUMULONG (Filipinas) dice que las palabras "de buena fe" significan en realidad "sin tener noticia". Por consiguiente, convendría mantener el texto de la CNUDMI.

79. El Sr. GUEIROS (Brasil) dice que, tanto en los sistemas basados en el derecho romano como en el *common law*, la idea de tener noticia de algo se asocia generalmente con la mala fe y no con la buena fe. Por lo tanto, es partidario de que se mantenga el texto de la CNUDMI.

80. El Sr. KERRY (Reino Unido) suscribe la propuesta de los Estados Unidos de América. Estima que es posible que una persona haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe, tenga o no noticia de la cláusula compromisoria. La ignorancia de un hecho y la buena fe no son exactamente la misma cosa.

81. El Sr. DOUAY (Francia) dice que la expresión "de buena fe" se utiliza frecuentemente en los textos jurídicos, por ejemplo en el Protocolo de 1968. Teme que el uso de otra expresión menos corriente pueda inducir a confusión.

82. El Sr. HANKE (República Democrática Alemana) dice que apoyaría la propuesta de los Estados Unidos de América si se suprimiese la palabra "efectiva".

83. El PRESIDENTE invita a la Comisión a votar sobre la propuesta de los Estados Unidos relativa al párrafo 2 del artículo 22 (A/CONF.89/C.1/L.70).

84. *Por 32 votos contra 17 y 16 abstenciones, queda rechazada la propuesta.*

*Párrafo 3*

85. El PRESIDENTE invita a la Comisión a examinar conjuntamente las enmiendas al párrafo 3 del artículo 22 propuestas por Grecia (A/CONF.89/C.1/L.15) y por la República Democrática Alemana (A/CONF.89/C.1/L.49).

86. El Sr. MARCIANOS (Grecia) dice que, aunque la Comisión haya rechazado una enmienda similar referente a las cláusulas de jurisdicción, opina que la situación no es la misma en el caso del arbitraje. Si las partes convienen en recurrir al arbitraje, deberían quedar en libertad para pactar el lugar en que haya de incoarse el procedimiento arbitral, sin la limitación impuesta a la elección en el texto de la CNUDMI.

87. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) está de acuerdo en que debe establecerse una distinción entre las disposiciones del artículo 22 relativas al arbitraje y las disposiciones del artículo 21. La pluralidad de disposiciones del artículo 22 relativas al lugar de incoación del procedimiento arbitral podrían llevar a que las partes se mostrasen reacias a recurrir al procedimiento arbitral en las controversias que se susciten en relación con el transporte marítimo de mercancías. La solución de controversias mediante arbitraje es un procedimiento sencillo y económico en comparación con otros procedimientos jurisdiccionales, y como las disposiciones del párrafo 3 del artículo 22 podrían dar lugar a incertidumbre en el procedimiento arbitral, convendría enmendar el artículo en la forma propuesta por los representantes de Grecia y de la República Democrática Alemana.

88. El Sr. SUCHORZEWSKI (Polonia) recuerda que la propia CNUDMI ha elaborado recientemente un cuerpo de normas para regular la antigua y arraigada tradición jurídica del arbitraje. Las normas se basan en el principio de que el compromiso de arbitraje es obligatorio para ambas partes; así pues, la inclusión en el Convenio de una disposición que permite a una parte negarse al cumplimiento de un compromiso de arbitraje es algo insólito. Reconoce que el demandante debería conservar la facultad de elección del foro, y podría aceptar el texto que figura en el proyecto de la CNUDMI si la disposición del inciso *b*) del párrafo 3 pasara a constituir un párrafo 4 separado.

89. El Sr. POPOV (Bulgaria) se adhiere a la declaración del representante de la URSS.

90. El Sr. GUEIROS (Brasil) dice que las palabras "Cualquier lugar designado con ese objeto en la cláusula o acuerdo de arbitraje" que figuran en el inciso *b*) del párrafo 3, hacen innecesario que el párrafo comience con las palabras "salvo que las partes hayan convenido otra cosa". No está de acuerdo con el representante de Polonia en que el inciso *b*) del párrafo 3 debe convertirse en un párrafo separado. A su juicio, el párrafo 3 tal como figura en el texto de la CNUDMI es plenamente adecuado.

91. El Sr. MASSUD (Pakistán) dice que no puede apoyar las propuestas de Grecia y la República Democrática Alemana. Existen en la práctica cláusulas compromisorias uniformes, y si se introducen las palabras "salvo que las partes hayan convenido en otra cosa", ello conduciría a la anulación de las opciones ofrecidas en el texto de la CNUDMI.

*Se levanta la sesión a las 18.05 horas.*

# 30a. sesión

**Lunes 27 de marzo de 1978, a las 9.15 horas**

*Presidente:* Sr. M. CHAFIK (Egipto).

A/CONF.89/C.1/SR.30

**Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 y Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.30, L.49, L.70, L.83, L.151, L.178, L.189, L.193, L.194, L.196, L.204)**

*Artículo 22* (conclusión)

*Párrafo 3* (conclusión)

1. El PRESIDENTE invita a las delegaciones a proseguir el examen de la enmienda de la República Democrática Alemana (A/CONF.89/C.1/L.49), encaminada a añadir al párrafo 3 las palabras "salvo que las partes hayan convenido en otra cosa".

2. El Sr. SELVIG (Noruega) se opone a esta enmienda porque modifica totalmente el contenido de las disposiciones del artículo 22 relativas al arbitraje, como hacía una enmienda similar al artículo 21, propuesta por la misma delegación (A/CONF.89/C.1/L.94), que la Comisión rechazó. La enmienda A/CONF.89/C.1/L.49 permitiría a las partes en un contrato de transporte pactar un foro exclusivo para el arbitraje e incluso estipular que la solución de las controversias se haría exclusivamente por medio del arbitraje, lo que colocaría al demandante en situación de inferioridad al retirarle toda posibilidad de elección. En virtud de esta enmienda, en efecto, el demandante puede ser obligado a ejercitar una acción en un lugar que no guarde relación con el transporte y, por otra parte, la enmienda tiende a modificar la práctica seguida en muchos países según la cual las acciones de indemnización por pérdida o daño de las mercancías se ejercitan ante los tribunales.

3. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) también se opone a la enmienda y apoya el texto de la CNUDMI, que es el resultado de una transacción.

4. El Sr. NELSON (Ghana) tampoco puede apoyar la enmienda de la República Democrática Alemana, que coloca al porteador en una situación ventajosa.

5. El Sr. DIXIT (India) es partidario del texto de la CNUDMI por los motivos expuestos por los representantes de Noruega y Ghana.

6. El Sr. SUCHORZEWSKI (Polonia) señala que el párrafo 3 dispone en su cláusula inicial que "El procedimiento arbitral se incoará, a elección del demandante. . .", y, seguidamente, pasa a enumerar en sus incisos *a*) y *b*) los diversos lugares posibles; por lo tanto, la situación es distinta de la que se presentaba en el caso de la enmienda propuesta al artículo 21. Señala asimismo que, si bien se considera que el procedimiento de solución mediante arbitraje es admisible en general entre las partes, el artículo 22, tal como está ahora redactado, tendería a eliminar la institución del arbitraje.

7. El Sr. DOUAY (Francia) dice que en la enmienda de la República Democrática Alemana modifica el artículo 22 en cuanto al fondo, ya que su resultado sería imponer al cargador una jurisdicción, la del inciso *b*), con exclusión de las demás, enumeradas en el inciso *a*), lo que no sucede con el artículo propuesto por la CNUDMI. La intención del proyecto de convenio, en efecto, es dejar en todos los

supuestos al demandante la elección del lugar del arbitraje. Por eso, Francia se opone a la enmienda de la República Democrática Alemana.

8. El PRESIDENTE invita a la Comisión a votar sobre la enmienda propuesta por la República Democrática Alemana al párrafo 3 del artículo 22 (A/CONF.89/C.1/L.49).

9. *Por 38 votos contra 9 y 8 abstenciones, queda rechazada la enmienda.*

10. El PRESIDENTE invita a las delegaciones a examinar la enmienda presentada por Uganda (A/CONF.89/C.1/L.151), encaminada a modificar el comienzo del inciso *a*) del párrafo 3 para que diga: "*a*) Un Estado en cuyo territorio esté situado:".

11. El Sr. NDAWULA (Uganda) dice que con esta enmienda su delegación desea mejorar la redacción del inciso *a*), en el que la palabra "lugar" figura en la cláusula principal con la que comienza el apartado y nuevamente más adelante en el apartado ii), con el resultado de que se hace referencia a un "lugar situado en un lugar". Para una redacción más rigurosa, pues, convendría mencionar primero al Estado, que es la entidad mayor, y después el lugar.

12. El Sr. SELVIG (Noruega) estima que esta enmienda no es de mera redacción. El texto propuesto por la CNUDMI dispone que el procedimiento de arbitraje se incoará en "un lugar de un Estado" a fin de evitar la fórmula demasiado vaga de una simple referencia al Estado, que no permite especificar el puerto de carga o el puerto de descarga, y podría llevar, en países de gran extensión, como, por ejemplo, la URSS o los Estados Unidos, a la elección de lugares muy alejados de esos puertos.

13. El PRESIDENTE toma nota de que ninguna delegación apoya la enmienda de Uganda y entiende que la Comisión decide rechazarla.

14. *Así queda acordado.*

15. El PRESIDENTE invita a las delegaciones a examinar el inciso *a*) de la enmienda propuesta por los Estados Unidos al párrafo 3 (A/CONF.89/C.1/L.70), encaminada a sustituir la palabra "demandante" por las palabras "demandante que haya sufrido pérdida o daño".

16. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) dice que, a juicio de su delegación, se trata de una enmienda de pura forma que podría remitirse al Comité de Redacción.

17. El Sr. SELVIG (Noruega) no está de acuerdo. Señala que la misma cuestión ya se planteó en relación con el artículo 21 y que la Comisión decidió finalmente mantener el término "*plaintiff*"; opina que procede adoptar la misma decisión con respecto al artículo 22. Por otra parte, las palabras que se propone agregar a continuación, o sea, "que haya sufrido pérdida o daño", podrían tener por efecto modificar esta disposición en cuanto al fondo, sin mejorar por eso su redacción; por lo tanto, la delegación de Noruega se opone a esta enmienda.

18. El Sr. DOUAY (Francia) dice que el término "*demandeur*" se emplea tradicionalmente en la esfera procesal y tiene la ventaja de abarcar el sentido de la expresión "*ayant droit*". Por otra parte, ese término se ha utilizado ya en el artículo 21 y sería preferible, en aras de la uniformidad, mantenerlo en el artículo 22.

19. El Sr. NDAWULA (Uganda) es partidario de la primera parte de la propuesta de los Estados Unidos, es decir, de la sustitución del término "*plaintiff*" por "*claimant*" en el texto inglés, ya que en un procedimiento arbitral no se puede hablar con propiedad de "*plaintiff*", por lo menos en Uganda, donde el arbitraje no se rige por las normas del procedimiento civil. Por eso, apoya la primera parte de la enmienda de los Estados Unidos y propone que se examine de ese modo, suprimiendo las palabras finales.

20. El Sr. DIXIT (India) no puede aceptar la enmienda de los Estados Unidos en su integridad, pero podría apoyar el comienzo de la propuesta, tal como acaba de ser presentada por Uganda.

21. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) retira su enmienda, dado que las delegaciones consideran que se trata de una cuestión de fondo.

22. El PRESIDENTE invita a las delegaciones a expresar su opinión acerca de la enmienda de los Estados Unidos, tal como ha sido modificada verbalmente por Uganda, es decir, la propuesta de sustituir en el texto inglés el término "*plaintiff*" por "*claimant*".

23. El Sr. SMART (Sierra Leona) y el Sr. SELVIG (Noruega) no tienen nada que objetar a esta nueva propuesta si el término "*claimant*" se ajusta mejor a la terminología empleada en la legislación de ciertos países.

24. El Sr. DOUAY (Francia) dice que, en cualquier caso, el texto francés debe mantenerse sin cambios, es decir, con el término "*demandeur*".

25. El Sr. SIMS (Canadá) apoya la propuesta de Uganda.

26. El PRESIDENTE entiende que la enmienda verbal de Uganda, encaminada a sustituir en el texto inglés el término "*plaintiff*" por "*claimant*", ha sido aprobada.

27. *Así queda acordado.*

28. El PRESIDENTE dice que la segunda parte de la enmienda propuesta por los Estados Unidos al párrafo 3 (A/CONF.89/C.1/L.70) ha sido retirada. También han sido retiradas las enmiendas de Turquía (A/CONF.89/C.1/L.193) y la Argentina (A/CONF.89/C.1/L.196). Así pues, da por terminado el debate sobre el artículo 22.

29. *Queda aprobado el artículo 22, con las modificaciones introducidas, y se remite al Comité de Redacción.*

*Nuevo artículo 22* bis

30. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) presenta la propuesta (A/CONF.89/C.1/L.189) de los ocho países miembros del Consejo de Asistencia Económica Mutua (CAEM) partes en la Convención de Moscú sobre cuestiones de arbitraje, de 1972, que establece normas obligatorias para la solución de controversias entre los organismos económicos de esos países, incluidas las controversias relacionadas con el transporte marítimo de mercancías. Puntualiza que el artículo propuesto se aplicará exclusivamente a los países signatarios de la Convención de

Moscú y que los jueces o árbitros de tales países que hayan firmado o ratificado el convenio que se examina se basarán en las disposiciones de ese convenio por lo que respecta al arbitraje. Por otra parte, las disposiciones del presente convenio relativas a los derechos y las obligaciones de las partes en un litigio no resultan modificadas por el nuevo artículo propuesto.

31. El Sr. BYERS (Australia) dice que su delegación apoya la propuesta de los ocho países miembros del CAEM en la medida en que se trata de una simple cláusula de procedimiento encaminada a asegurar la compatibilidad entre los artículos 21 y 22 del convenio que se examina y la convención sobre arbitraje celebrada por esos países. La delegación australiana ha tomado nota asimismo de las seguridades que ha dado la delegación de la URSS en cuanto a la aplicación de las disposiciones del presente convenio relativas a los derechos y las obligaciones de las partes en un litigio.

32. El Sr. MÜLLER (Suiza) no se opone a la propuesta que se examina, pero estima que debería presentarse en forma de una cláusula de reserva y no como una disposición de aplicación general.

33. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) señala que la misma cuestión ya se planteó en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías, en 1974, y que finalmente se decidió incluir un artículo especial en vez de una cláusula de reserva. Por consiguiente, los autores de la propuesta presentada por el Sr. Burguchev se han inspirado en el artículo 37 de la Convención sobre la prescripción[1], que dice así:

> "La presente Convención no deroga las convenciones ya celebradas, ni afectará la vigencia de las que pudieren celebrarse en el futuro, que contengan disposiciones relativas a las materias objeto de la Convención, a condición de que el vendedor y el comprador tengan sus establecimientos en Estados que sean parte en una de dichas convenciones."

El representante de la URSS puntualiza nuevamente que, en cuanto al fondo, los árbitros de los Estados interesados se basarán en el futuro convenio por lo que respecta a las cuestiones relativas a la responsabilidad de las partes en un litigio.

34. El Sr. DIXIT (India) se pregunta cuál es el verdadero sentido de la propuesta de los países miembros del CAEM y señala que los artículos 21 y 22 se refieren únicamente a los lugares en que podrá ejercitarse una acción o incoarse un procedimiento arbitral, y no al procedimiento aplicable. Ahora bien, como la eficacia de un convenio se mide en función de los medios de recurso previstos – y en este caso se trata de los medios de recurso previstos en los artículos 21 y 22 que, según la propuesta que se examina, no serían aplicables respecto de determinados países –, la Conferencia debe examinar atentamente esta cuestión. Así pues, si en esa propuesta se trata verdaderamente de resolver un problema procesal, la delegación de la India, aunque no puede pronunciarse resueltamente a favor de ella, no hará ninguna objeción; pero desearía saber cuál será la suerte del convenio en los países que son partes en convenciones similares a la que se refiere la enmienda de los países del CAEM, pues estima que la no aplicación de los artículos 21 y 22 menoscabaría la eficacia del convenio.

35. El Sr. KHOO (Singapur) se estima en desventaja, ya que no conoce el contenido de la Convención de Moscú de 1972. Si esa Convención sólo versa sobre cuestiones de procedimiento y competencia, el texto propuesto responde a la finalidad buscada. Si, por el contrario, trata de cuestiones de fondo relativas al transporte marítimo de mercancías, el texto propuesto está redactado en términos demasiado vagos. En tal caso, quizás convendría modificar esa propuesta a fin de poner de relieve la idea de que el presente convenio no afectará sólo a las disposiciones de la Convención de Moscú que versen sobre cuestiones de procedimiento y competencia y que los Estados partes en ambos instrumentos seguirán obligados por las disposiciones del presente convenio que les atribuyen derechos y obligaciones.

36. El Sr. SELVIG (Noruega) considera también que los términos empleados en la propuesta que se examina son demasiado vagos y parece que llegan más lejos de lo que se pretendía; además, esta propuesta se refiere a varios instrumentos y no sólo a la Convención de Moscú de 1972, mencionada por el representante de la Unión Soviética, de modo que es difícil apreciar cuál es su alcance exacto. Señala asimismo que uno de los objetivos de los artículos 21 y 22 es garantizar cierta uniformidad en el ámbito internacional y que, por lo tanto, es garantizar cierta uniformidad en el ámbito internacional y que, por lo tanto, es preciso desde este punto de vista prever la coexistencia de varios convenios. Por otra parte, la propuesta no especifica, en su versión inglesa, que el demandante y el demandado deben tener su establecimiento principal en Estados partes en el mismo convenio. Finalmente, refiriéndose al artículo 37 de la Convención sobre la prescripción en materia de compraventa internacional de mercaderías, citado por el representante de la Unión Soviética, el Sr. Selvig señala que ese artículo figura en la parte III, titulada "Declaraciones y reservas", y que, en el contexto del presente convenio, una disposición de esta índole sólo puede presentarse en forma de una reserva. A la luz de esas consideraciones, la delegación de Noruega estima difícil aceptar la propuesta en su redacción actual. Las delegaciones de los países miembros del CAEM, si desean formular una reserva relativa expresamente a la convención de que se trata, deben presentar su propuesta con ocasión del examen de las reservas.

37. El Sr. HENNI (Argelia) dice que la propuesta examinada, que deja bien sentado que artículos 21 y 22 no se aplicarán cuando el demandante y el demandado se encuentren en Estados recíprocamente obligados por un convenio, no plantea ninguna dificultad a su delegación, que podrá votar a favor de ella.

38. El Sr. CASTRO (México) estima que debería modificarse ligeramente el texto de la propuesta, ya que, en sí mismo, el principio en ella enunciado es aceptable. A su

---

[1] Véase *Documentos Oficiales de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías* (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.74.V.8), pág. 107, documento A/CONF.63/15.

juicio, sería suficiente especificar al final de la frase que el demandante y el demandado no sólo han de tener su establecimiento principal en uno de los Estados de que se trate, sino que también han de estar sometidos al derecho de esos Estados y, sobre todo, pertenecer ambos a Estados partes en el mismo convenio.

39. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) pregunta si las delegaciones aceptarían que se introdujeran algunas aclaraciones en el proyecto de artículo propuesto en el documento A/CONF.89/C.1/L.189. El artículo podría comenzar así:

"Las disposiciones de los artículos 21 y 22 del presente Convenio, en la medida en que determinen el lugar de incoación del procedimiento judicial o arbitral, no afectarán. . ."

Se podría modificar el final de la manera siguiente: ". . .en Estados partes en un mismo convenio de esta índole". Quizás convendría establecer un grupo de trabajo que, basándose en las observaciones hechas en sesión, trataría de redactar un texto aceptable para todas las delegaciones.

40. El Sr. QUARTEY (Ghana) no se opone a la creación de un grupo de trabajo, pero desea señalar a la atención de la Comisión el comienzo del proyecto de artículo que se examina, que se refiere no sólo a los convenios ya celebrados, sino también a los que puedan celebrarse en el futuro. Desearía que la delegación de la Unión Soviética aclarase este punto.

41. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) pone en tela de juicio la oportunidad de crear un grupo de trabajo, habida cuenta de las observaciones formuladas en contra del artículo que se examina. Señala que la Segunda Comisión ha rechazado la idea de cláusulas relativas a los convenios que puedan celebrarse ulteriormente.

42. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) acepta que el proyecto de artículo considerado se remita a un pequeño grupo de trabajo. Sería conveniente, sin embargo, que éste examinase si las disposiciones de ese proyecto de artículo pueden incorporarse al artículo 25 del proyecto de convenio.

43. El PRESIDENTE dice que el grupo de trabajo estudiaría a la vez el fondo y la forma de las disposiciones del nuevo artículo propuesto, y hay que entender que la forma abarca también el lugar en que esas disposiciones deberían figurar eventualmente en el convenio.

44. El Sr. GUEIROS (Brasil) estima también que, tras la decisión adoptada en la Segunda Comisión, los convenios futuros no deben ser objeto de disposiciones del proyecto de convenio. Es oportuno, sin duda, crear un pequeño grupo de trabajo, pero las disposiciones que éste examinará no podrían insertarse a continuación del artículo 22. Sería conveniente incorporarlas al artículo 25 o incluirlas en las declaraciones sobre las reservas.

45. El Sr. NILSSON (Suecia) no se opone a la creación de un grupo de trabajo, pero éste, una vez creado, deberá examinar si conviene que las disposiciones enunciadas en el documento A/CONF.89/C.1/L.189 constituyan un artículo distinto o, por el contrario, cláusulas de reserva. Considera necesario tener en cuenta las observaciones formuladas por el representante de Suiza.

46. El Sr. WAITITU (Kenya) desearía que el grupo de trabajo tuviera en cuenta las observaciones pertinentes hechas por los representantes de Noruega, Ghana, y la India. Suscribe las observaciones del representante de los Estados Unidos acerca de si procede agregar un artículo distinto al proyecto de convenio o incorporar las disposiciones propuestas al artículo 25.

47. El PRESIDENTE dice que, si no hay objeciones, entenderá que la Comisión decide crear un grupo de trabajo encargado de estudiar la Forma y el fondo de las disposiciones enunciadas en el documento A/CONF.89/C.11/L.189 e integrado por las delegaciones de los países siguientes: Argelia, Estados Unidos de América, Ghana, India, Sierra Leona, Singapur, Suecia, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

48. *Así queda acordado.*

*Artículo 23*

*Párrafo 1*

49. El PRESIDENTE invita al representante de Turquía a presentar su enmienda (A/CONF.89/C.1/L.194).

50. El Sr. ÖZERDEN (Turquía) dice que su enmienda tiene por objeto sustituir las palabras "directa o indirectamente" por la palabra "directamente" en la primera frase del párrafo 1. Las cuestiones que se plantean son dos: la de si se puede distinguir entre desviación directa y desviación indirecta y la de cuál será el fundamento, contenido y alcance de las desviaciones directas e indirectas. La delegación turca se limitará a señalar que sería casi imposible delimitar las desviaciones indirectas a menos que se pudieran definir de manera más o menos completa. Al quedar indeterminado, el concepto de desviación indirecta daría siempre lugar a equívoco y a interpretaciones diferentes, e incluso a abusos. Lo más sencillo sería sustituir las palabras "directa o indirectamente" por "directamente", lo que permitiría interpretar la desviación directa como una desviación simple y normal. Sería posible incluso suprimir la palabra "directamente". De este modo se eliminarían todos los inconvenientes y las partes interesadas, por ejemplo el juez, en su caso, podrían interpretar más fácilmente el párrafo 1 de este artículo.

51. El Sr. BYERS (Australia) se opone a la enmienda presentada por la delegación turca. Las palabras "directa o indirectamente" tienen como finalidad impedir la limitación contractual de los derechos y las obligaciones establecidos en el convenio. Puede haber desviación directa cuando las estipulaciones del contrato son contrarias a las disposiciones del convenio, y desviación indirecta cuando las estipulaciones del contrato son contrarias a los efectos del convenio. Interpretada de ese modo, la expresión "se aparte directa o indirectamente" es lógica. Su finalidad es impedir a las partes que celebren un contrato que esté en contradicción con el convenio que debe regir sus relaciones.

52. El Sr. SANYAOLU (Nigeria), el Sr. MUCHUI (Kenya), el Sr. KACIĆ (Yugoslavia), el Sr. NDAWULA (Uganda) y el Sr. GUEIROS (Brasil) se declaran par-

tidarios del texto del párrafo 1 que figura en el proyecto de convenio.

53. El Sr. REISHOFER (Austria) comparte el punto de vista de la delegación australiana y señala que la sustitución de las palabras "directa o indirectamente" por la palabra "directamente" podría dar a entender que las desviaciones indirectas son admisibles.

54. El PRESIDENTE dice que, si no hay objeciones, entenderá que la Comisión decide rechazar la enmienda de Turquía.

55. *Así queda acordado.*

56. El PRESIDENTE invita al representante del Iraq a presentar su enmienda (A/CONF.89/C.1/L.204).

57. El Sr. ATTAR (Iraq) aclara que, a juicio de la delegación iraquí, la enmienda es de mera redacción.

58. El PRESIDENTE declara que, si no hay objeciones, entenderá que la Comisión decide remitir la enmienda del Iraq al Comité de Redacción.

59. *Así queda acordado.*

*Párrafo 2*

60. *Queda aprobado el párrafo 2.*

*Párrafo 3*

61. El PRESIDENTE señala que la enmienda de la República Federal de Alemania (A/CONF.89/C.1/L.178) y la enmienda del Japón (A/CONF.89/C.1/L.30) están ambas encaminadas a suprimir el párrafo 3 del artículo 23.

62. El Sr. HERBER (República Federal de Alemania) declara que la República Federal de Alemania retira su enmienda.

63. El PRESIDENTE invita al representante del Japón a presentar su enmienda.

64. El Sr. TANIKAWA (Japón) propone que se suprima el párrafo 3 del artículo 23 porque las disposiciones enunciadas en dicho párrafo no son necesarias. El Convenio de Varsovia sobre el transporte aéreo contenía disposiciones análogas que fueron suprimidas por el Protocolo de Montreal de 1975. Se señaló, en efecto, que esas disposiciones no cumplían ninguna finalidad práctica. Aunque la declaración a que se refiere el párrafo 3 no figure en el conocimiento de embarque, el efecto jurídico sigue siendo el mismo en virtud del párrafo 1.

65. El Sr. MÜLLER (Suiza) apoya la enmienda del Japón.

66. El Sr. HERBER (República Federal de Alemania) apoya la enmienda del Japón porque el párrafo 3 podría plantear dificultades a la persona que emite un conocimiento de embarque. Esa persona, en efecto, debe determinar si el transporte de mercancías de que se trata ha de regirse o no por las disposiciones del Convenio, lo que puede ser difícil, como demuestran los debates que la Conferencia ha dedicado al ámbito de aplicación del convenio. Sería preferible, para facilitar la tarea de esa persona, suprimir el párrafo 3.

67. El Sr. NELSON (Ghana) se opone a la enmienda del Japón. Las disposiciones del párrafo 3 son necesarias porque ponen de relieve los derechos y las obligaciones respectivos de cada una de las partes.

68. El Sr. SMART (Sierra Leona) considera conveniente mantener el párrafo 3 tal como figura en el proyecto de convenio.

69. El Sr. SANYAOLU (Nigeria) estima que la supresión del párrafo 3 crearía incertidumbre en cuanto a las disposiciones aplicables a un transporte determinado y, por lo tanto, no puede aprobar la enmienda del Japón.

70. El Sr. CHRISTOF (Bulgaria) aprueba la enmienda del Japón por los motivos ya expuestos por los representantes del Japón y de la República Federal de Alemania.

71. El Sr. GUEIROS (Brasil) considera necesario mantener el párrafo 3, en particular porque aparece mencionado en el inciso *l*) del párrafo 1 del artículo 15, que ya ha sido aprobado.

72. El Sr. SUCHORZEWSKI (Polonia) comprende los motivos que indujeron a incluir el párrafo 3, pero se pregunta si no hay incompatibilidad entre las disposiciones da este párrafo y las del inciso *e*) del párrafo 1 del artículo 2. Para eliminar esa incompatibilidad, sería conveniente aprobar la enmienda del Japón.

73. El Sr. SUMULONG (Filipinas) destaca la utilidad del párrafo 3, que protege los intereses del cargador y de los terceros. Es preciso, pues, conservarlo.

74. El Sr. CASTRO (México) hace suyas las razones invocadas por el representante de Filipinas y opta por el mantenimiento del párrafo 3.

75. El Sr. BYERS (Australia) aprueba el párrafo 3 en la forma en que figura en el proyecto de convenio.

76. El PRESIDENTE somete a votación la enmienda del Japón.

77. *Por 45 votos contra 14 y 6 abstenciones, queda rechazada la enmienda.*

*Párrafo 4*

78. El PRESIDENTE señala que, como la propuesta de la delegación japonesa relativa al párrafo 3 ha sido rechazada, la enmienda de dicha delegación al párrafo 4 (A/CONF.89/C.1/L.30) ha perdido su razón de ser. Invita a los miembros de la Comisión a examinar la enmienda de Francia, publicada con la signatura A/CONF.89/C.1/L.83.

79. El Sr. DOUAY (Francia) señala que la enmienda de su delegación no modifica en cuanto al fondo el párrafo de que se trata y tiene simplemente por objeto evitar los errores de interpretación a que podría dar lugar la expresión "resarcir plenamente", que figura en la primera frase de ese párrafo. No cabe afirmar, en efecto, que esas palabras se refieren a una reparación completa, sin ninguna limitación. La enmienda francesa, en cambio, no impide la aplicación de las disposiciones del artículo 8 (Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad). Por consiguiente, se limita a aclarar el sentido de la primera frase del párrafo 4.

80. El Sr. SELVIG (Noruega) comprende las preocupaciones de la delegación francesa, pero estima que la expresión "de conformidad con las disposiciones del

presente Convenio" se refiere naturalmente a las disposiciones relativas a los límites de la responsabilidad (artículo 6). Sin embargo, como reconoció la Comisión al examinar una enmienda del mismo tipo (A/CONF.89/C.1/L.64), presentada por la delegación de los Estados Unidos al párrafo 2 del artículo 10, la adición de las palabras propuestas por la delegación francesa podría crear incertidumbre en cuanto al sentido de la expresión "de conformidad con las disposiciones del presente Convenio" en otros artículos.

81. El Sr. GANTEN (República Federal de Alemania) aprueba la enmienda francesa en cuanto al fondo, pero comparte los recelos del representante de Noruega. Tal vez se podría invitar al Comité de Redacción a introducir las aclaraciones necesarias en este párrafo.

82. El Sr. CLETON (Países Bajos) estima que el párrafo que se examina adolece efectivamente de falta de claridad y que ello se debe a la palabra "plenamente", en la expresión "resarcir plenamente", que convendría suprimir

83. El Sr. HONNOLD (Estados Unidos de América), apoyado por el Sr. SIMS (Canadá) y el Sr. NILSSON (Suecia), dice que para eliminar toda ambigüedad en el texto del párrafo 4 sería menester suprimir el adverbio "plenamente" después del verbo "resarcir" y los adjetivos "toda" y "todo" en la fórmula "de toda pérdida o todo daño de las mercancías y de la demora en la entrega". Se podría encomendar al Comité de Redacción la introducción de las modificaciones necesarias.

84. El Sr. MARCIANOS (Grecia) se adhiere al punto de vista del representante de los Países Bajos y estima que la Comisión debería pedir al Comité de Redacción que suprimiera el adverbio "plenamente".

85. El Sr. DOUAY (Francia), apoyado por el Sr. MASSUD (Pakistán), dice que la supresión del adverbio "plenamente" sería uno de los medios posibles de aclarar el sentido del párrafo 4.

86. El Sr. AMOROSO (Italia), apoyado por el Sr. SUCHORZEWSKI (Polonia), dice que debería someterse al Comité de Redacción la propuesta de Suecia de suprimir el adverbio "plenamente" y los adjetivos "toda" y "todo", lo que permitiría simplificar el párrafo 4.

87. El Sr. SMART (Sierra Leona) no puede adherirse a las opiniones de los oradores que le han precedido en el uso de la palabra, pues entiende que la fórmula "resarcir plenamente al titular, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio" significa una reparación que no sería inferior (*no less*) a la prevista en el Convenio. Por consiguiente, se inclina por el mantenimiento del adverbio "plenamente".

88. El Sr. NDAWULA (Uganda) dice que el párrafo 4 no plantea ninguna dificultad a su delegación y que, a su juicio, el adverbio "plenamente" y los adjetivos "toda" y "todo" no dejan sin efecto las disposiciones relativas a los límites de la responsabilidad. En el presente contexto, la palabra "plenamente" tiene un sentido meramente técnico.

89. El Sr. BYERS (Australia) no ve ningún inconveniente en que se suprima el adverbio "plenamente", pero prefiere mantener los adjetivos "toda" y "todo".

90. El Sr. GUEIROS (Brasil) apoya la idea de suprimir el adverbio "plenamente" y sugiere que esa propuesta se someta a votación, en vez de remitirla al Comité de Redacción.

91. El Sr. NDAWULA (Uganda) apoya la sugerencia del representante del Brasil de que se someta a votación la propuesta de suprimir el adverbio "plenamente".

92. El Sr. AMOROSO (Italia) estima que una votación podría tener consecuencias peligrosas, ya que, si la Comisión decidiera mantener la palabra "plenamente", el párrafo 4 podría prestarse a una interpretación contraria a las demás disposiciones del convenio.

93. El Sr. NSAPOU (Zaire) apoya la enmienda francesa, pero se opone a la supresión de la palabra "plenamente".

94. El Sr. DOUAY (Francia) deplora que su enmienda haya suscitado tantos recelos. Comparte la interpretación que el representante de Sierra Leona ha dado de la palabra "plenamente", pero sigue abrigando el temor de que un tribunal cuyos miembros no hayan participado en la elaboración del convenio pueda interpretar literalmente esa palabra sin tener en cuenta los límites establecidos en el convenio. La delegación francesa desea simplemente aclarar las disposiciones del párrafo 4 y no cree que sea necesario votar sobre una cuestión de redacción.

95. El PRESIDENTE dice que, si no hay objeciones, entenderá que la Comisión aprueba el artículo 23 y decide remitirlo al Comité de Redacción junto con las observaciones formuladas acerca del párrafo 4, pero sin invitarle expresamente a suprimir el adverbio "plenamente" ni los adjetivos "toda" y "todo".

96. *Así queda acordado.*

*Artículo 24*

97. El PRESIDENTE invita a los miembros de la Comisión a estudiar la enmienda de la delegación del Canadá (A/CONF.89/C.1/L.200), encaminada a sustituir el texto actual de los párrafos 1 y 2 del artículo 24 por un nuevo texto.

98. El Sr. SIMS (Canadá) anuncia que su delegación retira su enmienda, porque plantea problemas complejos que podrían dar lugar a un largo debate. No obstante, señala que su delegación había estimado oportuno proponer un nuevo texto para el artículo 24 por diversas razones, una de las cuales era la de no prejuzgar el resultado de los trabajos del órgano de la UNCTAD que estudiará próximamente la cuestión de la avería gruesa. En su opinión, no sería razonable tampoco, por ahora, sustituir el régimen contractual en vigor por un nuevo régimen de índole convencional. Además, las disposiciones del párrafo 2 del artículo 24 se apartan considerablemente de las normas aplicables actualmente en materia de avería gruesa. Por ello, la delegación del Canadá, que no estaba convencida de la oportunidad de esas modificaciones, recomendaba el mantenimiento de las Reglas de La Haya, en espera del resultado de las deliberaciones que se celebrarán en el ámbito de la UNCTAD.

*Se levanta la sesión a las 12 horas.*

# 31a. sesión

**Lunes 27 de marzo de 1978, a las 16 horas**

*Presidente:* Sr. M. CHAFIK (Egipto).

A/CONF.89/C.1/SR.31

**Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 y Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.71, L.173, L.205)**

*Artículo 24* (conclusión)

1. El Sr. GONDRA (España) comparte la preocupación que al parecer sentía la delegación del Canadá cuando presentó una enmienda (A/CONF.89/C.1/L.200) retirada posteriormente, al artículo 24. Teme que, pese a la claridad del enunciado del párrafo 1 del artículo 24, la interpretación estricta del párrafo 2 suponga una interferencia con las normas de liquidación de la avería gruesa y en particular con las Reglas de York y Amberes. La parte del texto que va desde "las disposiciones del presente Convenio" hasta "puede negarse a contribuir a la avería gruesa" son motivo de especial preocupación porque, mientras no se establezca la responsabilidad efectiva del porteador, es lógico que su contribución a la avería gruesa esté amparada por las correspondientes garantías del consignatario, garantías que cabe esperar no serán excluidas por las disposiciones del párrafo 2 del artículo 24.

2. Por consiguiente, la delegación española, sin hacer una propuesta formal, sugiere que el Comité de Redacción tenga en cuenta esta idea, quizás añadiendo a la frase "puede negarse a contribuir a la avería gruesa", otra que diga "sin perjuicio de las garantías exigibles" o alguna fórmula similar. Si el texto se deja en su forma actual, podría conducir a interferencia con las reglas de liquidación de la avería gruesa enunciadas en el párrafo 1 del artículo 24.

3. El PRESIDENTE dice que las observaciones del representante de España constarán en el acta resumida de la sesión.

4. El Sr. HONNOLD (Estados Unidos de América) desea retirar su enmienda al párrafo 2 del artículo 24 (A/CONF.89/C.1/L.71).

*Artículo 25*

5. El Sr. MASSUD (Pakistán) dice, presentando la enmienda al artículo 25 propuesta por la India, el Pakistán y Uganda (A/CONF.89/C.1/L.205), que tiene por objeto evitar limitaciones unilaterales de la responsabilidad de un porteador o porteador efectivo en las situaciones en que esa persona es al mismo tiempo armador. Tales limitaciones desvirtuarían la finalidad del nuevo convenio.

6. El PRESIDENTE observa que esa enmienda contiene una alternativa. Invita a la Comisión a examinar en principio el primer término de esa alternativa, es decir, la supresión de las palabras "o en las leyes nacionales", en el párrafo 1 del artículo 25.

7. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) se opone a la supresión de esas palabras. Cuando se prepararon las Reglas de La Haya no existía convenio alguno sobre limitación de la responsabilidad del armador; por eso en las Reglas de La Haya se incluyó una disposición en el sentido de que no resultarían afectadas las leyes nacionales sobre limitación global de la responsabilidad. Los Estados Unidos nunca han sido parte en un convenio internacional sobre esta materia, y el efecto que la enmienda propuesta tendría en el derecho público de los Estados Unidos sería inadmisible.

8. El Sr. MALLINSON (Reino Unido) está de acuerdo con el representante de los Estados Unidos. El párrafo 1 del artículo 25 refleja una disposición de las Reglas de La Haya modificadas y, a su entender, no facultará a ningún Estado contratante en el nuevo convenio para aplicar normas diferentes de las previstas en dicho convenio en lo referente a la limitación de la responsabilidad del porteador. Ese párrafo trata solamente de asegurar la preservación de las normas sobre limitación de la responsabilidad de los armadores, en calidad de tales. Su delegación no ve ningún conflicto de leyes ni posibilidad alguna de que un Estado contratante pueda valerse del artículo para justificar la inobservancia de las disposiciones del nuevo convenio. Por consiguiente, debe dejarse el texto del párrafo 1 del artículo 25 en su forma actual.

9. El Sr. SELVIG (Noruega) dice que cuando la CNUDMI redactó el texto del artículo 25, se prestó la debida atención a la cuestión mencionada por el representante de los Estados Unidos, y en el enunciado del texto actual se tiene en cuenta el hecho de que algunos países nunca han sido partes en un convenio internacional sobre limitación de la responsabilidad del armador. La supresión de ciertas palabras clave del texto actual causaría evidentemente grandes dificultades; la delegación noruega se opone, pues, a la enmienda propuesta en el documento A/CONF.89/C.1/L.205.

10. El Sr. DIXIT (India) afirma que el texto de la enmienda es perfectamente claro y no afectará a las disposiciones de los convenios internacionales vigentes. Después de todo, la finalidad que se persigue al redactar un nuevo convenio es establecer normas uniformes; y la Conferencia no hará progreso alguno si trata de tener en cuenta todas las legislaciones nacionales vigentes.

11. El Sr. SUMULONG (Filipinas) dice que la limitación de la responsabilidad es cuestión que se presta a controversia, y que conviene no entrar en conflicto con las legislaciones nacionales. Prefiere dejar el texto del artículo 25 en su forma actual y no apoya la enmienda propuesta.

12. El Sr. POPOV (Bulgaria) también prefiere el texto del artículo 25 en su forma actual y no puede apoyar la supresión propuesta.

13. El Sr. SANYAOLU (Nigeria) se opone incluso al principio en que descansa la propuesta que figura en el documento A/CONF.89/C.1/L.205. Si dicha propuesta fuera aprobada, el nuevo convenio podría socavar las legislaciones nacionales.

14. El Sr. NDAWULA (Uganda) dice que se ha sumado a los autores de la enmienda porque el texto del artículo 25 en su forma actual es contrario al espíritu del proyecto de convenio.

15. El Sr. WAITITU (Kenya) apoya la propuesta. Si la Conferencia diera preeminencia a las legislaciones nacionales, resultaría infructuosa toda la labor realizada hasta el presente sobre el nuevo convenio.

16. El Sr. GUEIROS (Brasil) habría preferido examinar en su totalidad el documento A/CONF.89/C.1/L.205; por el momento apoyará la propuesta de suprimir las palabras "o en las leyes nacionales" en el párrafo 1 del artículo 25.

17. El Sr. DIXIT (India) dice que, en vista de la falta de apoyo, los autores retiran las propuestas contenidas en el documento A/CONF.89/C.1/L.205.

*Artículo 1* (continuación*)

18. El PRESIDENTE recuerda que, en su 2a. sesión, la Comisión decidió en principio incluir en el proyecto de convenio una definición del término "cargador" y designó un Grupo de Trabajo *ad hoc* que estudiase esa definición. El informe del Grupo, que comprende una posible definición de "cargador", se ha presentado a la Comisión con la signatura A/CONF.89/C.1/L.173. El Presidente desea recordar que, según el reglamento, cuando una propuesta ha sido aprobada, es precisa una mayoría de dos tercios para que pueda examinarse de nuevo.

19. El Sr. DIXIT (India) dice que el proyecto de definición reproducido en el informe del Grupo de Trabajo no ha recibido la aprobación de todos sus miembros. Sugiere que se invite a los representantes a formular observaciones sobre la definición propuesta y, si no se puede zanjar la cuestión, que se intente nuevamente elaborar una definición a la luz de los debates de la presente sesión.

20. El Sr. KHOO (Singapur) hace suyas las observaciones del representante de la India.

21. El Sr. SMART (Sierra Leona) indica que, si el Presidente hubiera elegido a los participantes en el Grupo de Trabajo *ad hoc* entre las delegaciones partidarias de definir el término "cargador", la Comisión tendría ahora ante sí un texto convenido. Ciertas delegaciones se oponían rotundamente a semejante definición y, sin embargo, han estado representadas en el Grupo de Trabajo.

22. El PRESIDENTE señala que no es tradición de la CNUDMI constituir grupos de trabajo compuestos de personas que representan un solo punto de vista. Además, la propuesta de incluir una definición del término "cargador" fue aprobada tan sólo por 28 votos contra 27, de manera que era imposible hacer caso omiso del gran número de delegaciones que se oponen a esa idea.

23. El Sr. WAITITU (Kenya) dice que un grupo de trabajo creado para examinar una cuestión determinada no está obligado necesariamente a llegar a una decisión unánime; si el texto preparado representa la opinión de la mayoría, ese texto debe ser examinado por la Comisión.

24. La Sra. RICHTER-HANNES (República Democrática Alemana) explica que, en un principio, votó a favor de definir el término "cargador", pero que, reflexionando más detenidamente, se ha convencido de que ese término abarca relaciones de tipos demasiado diferentes para poder definirse satisfactoriamente. Ello se aplica particularmente a los contratos f.o.b.

25. El Sr. AMOROSO (Italia) recuerda que la Comisión no ha decidido incluir a toda costa una definición del término "cargador", sino que meramente ha expresado el deseo de incluirla, siempre que el Grupo de Trabajo pueda elaborar una fórmula aceptable.

26. El Sr. DIXIT (India) conviene en que se ha tenido el propósito de formular una definición que resulte satisfactoria en principio. Si no hubiera habido la menor intención de llegar a una definición, se habría empezado por no establecer el Grupo de Trabajo.

27. El Sr. SELVIG (Noruega) dice que, como el término "cargador" aparece en diversas disposiciones del proyecto de convenio, su definición plantea difíciles problemas y no puede ser discutida en abstracto. Quizás estimen algunas delegaciones que deberían examinarse de nuevo las disposiciones en que se hace referencia al cargador, pero es difícil modificar un número importante de cláusulas en una fase avanzada de la preparación de un convenio. A juzgar por las actas resumidas de los debates de la Comisión, es evidente que la decisión de adoptar una definición fue únicamente una decisión de principio; la Comisión es dueña, pues de adoptar una nueva postura al respecto, si tal es su deseo. Tal vez sea preferible incluir en el convenio una definición de "cargador", pero queda muy poco tiempo para evaluar todas las consecuencias posibles de la definición que se adopte, y es dudoso que merezca la pena correr el riesgo de elaborar una definición cuyas consecuencias no puedan ser plenamente apreciadas. Recuerda a las delegaciones que ni los propios redactores del texto de la CNUDMI pudieron resolver el problema, en vista de las numerosas disposiciones del proyecto de convenio en que aparece el término.

28. El Sr. SMART (Sierra Leona) afirma que la disensión no arranca de la propuesta definición de "cargador" (A/CONF.89/C.1/L.173), sino de una cuestión que ya está zanjada, es decir, la necesidad de que haya una definición. Muy pocas deben ser las leyes en que se defina claramente a una de las partes en un contrato, pero no a la

* Reanudación de los trabajos de la 2a. sesión.

otra. Ahora bien, aunque se han incluido en el proyecto de convenio definiciones minuciosas de "porteador" y "porteador efectivo", se ha decidido en cambio – so pretexto de la complejidad del tema – omitir toda definición de "cargador". A su juicio, la Conferencia pecaría de extrema negligencia si no incluyera tal definición y dejara que zanjaran la cuestión los jueces y las partes interesadas. Resulta difícil creer que la Conferencia sea incapaz de definir una de las partes en un contrato, contando como cuenta con la asistencia de jueces, profesionales y juristas. La dificultad parece estribar más bien en que ciertas personas desean utilizar la omisión de semejante definición como argumento en cualquier futura acción, gracias al cual el porteador pueda pretender no reconocer al cargador.

29. La definición sometida a la Comisión es perfectamente clara y directa y nadie ha señalado en ella deficiencia alguna. Además, ha sido objeto de detenido examen, y la segunda frase ha sido añadida para que queden incluidas las situaciones previstas en los artículos 12 y 13 (Responsabilidad del cargador). Por eso es lamentable que, a fin de cuentas, ciertas delegaciones no hayan podido apoyar la definición, después de haber participado en el Grupo de Trabajo y de haber retirado inicialmente sus propias definiciones en favor de la propuesta. La razón es sencillamente que se oponen a que en el convenio se incluya una definición de "cargador".

30. El Sr. DIXIT (India) señala que la primera frase de la definición propuesta se parece mucho a la enunciada en el Convenio de 1974 sobre un Código de conducta de las conferencias marítimas, donde se dice que el usuario (cargador) es una persona que tiene relación contractual con el porteador y un interés comercial en las mercancías transportadas. Sobre ella está calcada la definición de "porteador" del proyecto de convenio, según el cual el cargador es una persona con la que el porteador ha entablado una relación contractual para el transporte marítimo de mercancías. No se definen los derechos y responsabilidades del cargador, que son tratados expresamente en otros lugares del convenio. En la segunda frase de la definición, que ha sido objeto de detenido estudio, se dice que las mercancías pueden ser entregadas también por una persona distinta del cargador.

31. Las delegaciones de algunos de los principales países navieros sostienen que esa definición no cumple su función y no es clara. Por su parte, el representante de la India cree que, al tratar de eludir la cuestión con argumentos superficiales, esas delegaciones pretenden dar a los porteadores la posibilidad de denegar sus legítimos derechos a los cargadores. No hay nada que objetar a esa definición, que es la contrapartida natural de la ya aprobada definición de "porteador". Si se omitiera, quedaría frustada toda la finalidad del convenio, que entonces se prestaría a interpretaciones erróneas. Por consiguiente, hace un llamamiento para que modifiquen su actitud las delegaciones que se oponen a introducir en el Convenio una definición de "cargador".

32. El Sr. BYERS (Australia) siempre se ha preocupado de proteger los intereses del cargador. Sin embargo, la definición que la Comisión tiene ante sí plantea dificultades cuando se lee junto con los artículos que imponen obligaciones al cargador y tratan de su responsabilidad. Así, por ejemplo, si se lee en el contexto del artículo 12, la definición impone responsabilidad no sólo a la persona que celebra el contrato con el porteador, sino también a los que en representación del cargador hacen entrega de las mercancías en cumplimiento del contrato. Evidentemente, no es ésa la intención del artículo, que es imponer responsabilidad únicamente al cargador.

33. Análogamente, si la definición se lee en el contexto del párrafo 1 del artículo 13 (Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas), significa que no sólo sería responsable el verdadero cargador, sino también los que actúan por cuenta de él entregando las mercancías al porteador y que tendría por ello derecho de repetición contra el cargador. El mismo resultado se produce en el caso del párrafo 2 del artículo 13. Por consiguiente, puede decirse, por lo menos, que esa definición hace recaer una nueva responsabilidad sobre el cargador. Por esta razón, la delegación de Australia se ha opuesto a la propuesta de incluir en el convenio una definición de cargador.

34. Lo mismo ocurre en el caso del párrafo 1 del artículo 17 que, cuando se interpreta a la luz de la propuesta definición, parece indicar que la garantía mencionada puede pasar del cargador a las personas que trabajan para él, lo que, a juicio de la delegación australiana, constituye una peligrosa ampliación de la responsabilidad que en el Convenio se pretende imponer a los cargadores.

35. Por consiguiente, aunque en rigor parece conveniente una definición, considera que la que se ha propuesto impondría a los que trabajan para el cargador una responsabilidad imprevista e inopinada. Por esta razón, aunque agradece al Grupo de Trabajo sus esfuerzos, se siente obligado a rechazar la definición propuesta.

36. El Sr. DOUAY (Francia) considera satisfactoria, dentro de sus límites, la primera parte de la definición de "cargador" que figura en el informe del Grupo de Trabajo *ad hoc*. Sin embargo, la segunda parte de la definición hace intervenir toda una serie de agentes de varias clases y les impone una responsabilidad que no es la que incumbe al cargador con arreglo al convenio. Además, en varios artículos y párrafos del convenio, el cargador parece haber sido considerado desde diferentes ángulos y de una manera que no siempre se ajusta a la definición del Grupo de Trabajo. Finalmente, para incluir los casos de los contratos celebrados por personas que ni se definen ni se nombran, sería necesario estipular que por "cargador" se entiende toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta ha celebrado un contrato. La segunda parte del proyecto de definición es inaceptable en su forma actual; la primera parte debería ampliarse, quizás en el sentido que acaba de sugerir, pero es probable que por falta de tiempo no pueda redactarse una definición universalmente aceptable.

37. El Sr. CASTRO (México) recuerda que en el inciso *d*) del párrafo 1 del artículo 15 del Convenio, que ha sido aprobado por la Comisión, se dispone que en el contenido del conocimiento de embarque debe figurar el nombre del cargador. Habiéndose aceptado ese principio, bastaría

simplemente decir que por "cargador" se entiende la persona señalada como tal en el conocimiento de embarque.

38. El Sr. SMART (Sierra Leona) dice que los miembros del Grupo de Trabajo *ad hoc* aceptan con agrado toda sugerencia constructiva para mejorar el texto de la definición que se ha presentado como base para el debate.

39. El Sr. DIXIT (India) dice que le ha satisfecho una definición del término "cargador" propuesta por Francia; otras delegaciones han añadido a esa definición elementos que luego han repudiado.

40. El PRESIDENTE sugiere que se designe un grupo de trabajo constituido por los representantes de Francia, la India y Sierra Leona para que siga estudiando una posible definición del término "cargador" e informe a la Comisión en la sesión siguiente.

41. *Así queda acordado.*

*Se levanta la sesión a las 17.30 horas.*

---

# 32a. sesión

**Lunes 27 de marzo de 1978, a las 20.45 horas**

*Presidente:* Sr. M. CHAFIK (Egipto).

A/CONF.89/C.1/SR.32

**Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 y Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.8, L.22, L.65, L.79, L.130 y Corr.1, L.186, L.190, L.199)**

*Artículo 11* (conclusión*)

1. El PRESIDENTE invita a la Comisión a examinar el texto propuesto por el Grupo de Trabajo *ad hoc* encargado del artículo 11 (A/CONF.89/C.1/L.186) y señala a la atención de la Comisión la nota que figura al pie de ese texto.

2. La Sra. RICHTER-HANNES (República Democrática Alemana) recuerda que, al examinar por primera vez el artículo 11 (16a. y 17a. sesiones), la Comisión se pronunció sobre una propuesta de la República Democrática Alemana (A/CONF.89/C.1/L.90) encaminada a suprimir ese artículo o a modificarlo. La Comisión decidió mantener el artículo 11, aunque modificándolo, y estableció a estos efectos un Grupo de Trabajo *ad hoc*, que ha celebrado dos reuniones. El Grupo ha estimado que el porteador, cuando se haya comprometido a ejecutar la totalidad del transporte, debe ser responsable hasta la entrega de las mercancías en el puerto de descarga, de conformidad con el párrafo 1 del artículo 10. No obstante, ha estimado asimismo que se debe dar a las partes la posibilidad de estipular expresamente en el contrato de transporte que el porteador no es responsable de la pérdida o el daño que sufran las mercancías durante la parte del transporte que no haya ejecutado por sí mismo, como dispone el párrafo 1 del artículo 11. En el texto que presenta con la signatura A/CONF.89/C.1/L.186, el Grupo de Trabajo *ad hoc* propone dos enmiendas al párrafo 1 del artículo 11, que consisten, por una parte, en insertar en la primera frase las palabras "aunque siga siendo responsable de la adopción de las medidas necesarias para la buena ejecución de esa parte del transporte" y, por otra, en agregar, después de la primera frase, una nueva frase que diga así: "No obstante, la estipulación que limite o excluya tal responsabilidad no surtirá efecto si no puede incoarse ningún procedimiento contra el porteador efectivo ante un tribunal competente con arreglo al párrafo 1 o al párrafo 2 del artículo 21".

3. Con la primera enmienda, el Grupo de Trabajo *ad hoc* ha querido evitar las dificultades que podrían resultar del hecho de que el régimen aplicable a los transitarios varía según los países, precisando que el porteador sigue siendo responsable incluso después de haber descargado las mercancías, en cierto modo como un transitario. Con la segunda enmienda, el Grupo ha querido evitar que la parte perjudicada quede sin recurso, preocupación que la UNCTAD expresó en sus observaciones relativas al proyecto de convenio.[1]

4. Hay que tener también en cuenta, como ha dicho el Presidente, la nota que figura al pie del documento A/CONF.89/C.1/L.186. El Grupo de Trabajo ha estimado, en efecto, que el principio enunciado en el artículo 11 podría ser mal interpretado en la práctica, puesto que, al llevar como título "Transporte directo", podría hacer pensar que sólo se refiere a este tipo de operación de transporte. Por eso ha considerado que sería preferible, para evitar todo error de interpretación y habida cuenta de la estrecha relación que existe entre el artículo 10 y el artículo 11, modificar esos dos artículos y refundirlos en uno solo, disponiendo los párrafos en el orden indicado en la nota. Se trata de una simple recomendación, puesto que el mandato del Grupo de Trabajo estaba limitado al artículo 11.

---

* Reanudación de los trabajos de la 17a. sesión.

[1] TD/B/C.4/ISL/23.

5. El PRESIDENTE estima que podría remitirse al Comité de Redacción la cuestión de la fusión de los artículos 10 y 11, sugerida por el Grupo de Trabajo *ad hoc* en la nota del documento A/CONF.89/C.1/L.186.

6. El Sr. BYERS (Australia) desearía saber si la primera enmienda propuesta por el Grupo de Trabajo al párrafo 1 del artículo 11, que consiste en agregar las palabras "aunque siga siendo responsable de la adopción de las medidas necesarias para la buena ejecución de esa parte del transporte", tiene simplemente por objeto enunciar una obligación de recurrir a un porteador efectivo que sea competente o si tiende a imponer al porteador la responsabilidad de los actos realizados por el porteador efectivo.

7. La Sra. RICHTER-HANNES (República Democrática Alemana) dice que la primera enmienda propuesta por el Grupo de Trabajo está destinada a evitar las dificultades que podrían suscitar algunas legislaciones nacionales, como la francesa, que difieren de las demás legislaciones en lo relativo a los transitarios. En líneas generales, la primera interpretación mencionada por Australia es la que debe tomarse en consideración.

8. El Sr. CLETON (Países Bajos) considera muy difícil de aceptar el texto propuesto por el Grupo de Trabajo *ad hoc*. La primera enmienda no es muy clara, porque las legislaciones nacionales relativas a los transitarios son muy diferentes, hasta el punto de que hasta ahora no ha sido posible celebrar un convenio internacional sobre esta materia. La segunda enmienda introduce otra fuente de incertidumbre, pues las partes deben poder cerciorarse muy rápidamente de la posibilidad de efectuar un transporte directo, sin estar obligadas a consultar previamente a un asesor jurídico para determinar si el transporte mediante porteador efectivo es en el caso de que se trate lícito con arreglo al convenio, lo que constituiría un obstáculo para la celebración de cualquier contrato de transporte directo.

9. El representante de los Países Bajos considera, en general, satisfactorio el texto de la CNUDMI, y opina que el texto del Grupo de Trabajo *ad hoc* no haría más que crear nuevas complicaciones, no sólo para el porteador, sino también para el cargador.

10. El PRESIDENTE somete a votación el texto propuesto por el Grupo de Trabajo *ad hoc* encargado del artículo 11 (A/CONF.89/C.1/L.186).

11. *Por 28 votos contra 21 y 16 abstenciones, queda rechazado el texto.*

12. El PRESIDENTE invita a la Comisión a examinar la enmienda al párrafo 1 del artículo 11 presentada por el Japón con la signatura A/CONF.89/C.1/L.22, que es idéntica a la enmienda presentada por Grecia con la signatura A/CONF.89/C.1/L.8.

13. El Sr. TANIKAWA (Japón) propone que se suprima la palabra "designada" en el párrafo del artículo 11, y ello por dos razones. Por una parte, si se mantiene esa palabra, el porteador vacilará mucho en aceptar la ejecución de un transporte con arreglo a un conocimiento de embarque directo, porque, en general, no podrá conocer de antemano de un modo preciso el nombre del porteador efectivo cuando varias compañías navieras le ofrezcan sus servicios para la segunda parte del transporte. En ese caso, pues, no podrá emitir un conocimiento de embarque directo en el que figure el nombre del porteador efectivo. Es difícil, a este respecto, exigir que se indique en el conocimiento de embarque directo el nombre del porteador efectivo.

14. Por otra parte, si el nombre del porteador efectivo figura en el conocimiento de embarque directo y si varias compañías navieras ofrecen sus servicios para la realización de la segunda parte del transporte, las mercancías que hayan llegado al puerto de transbordo deberán esperar la llegada del buque perteneciente a la compañía del porteador designado, aunque otra compañía ofrezca un servicio más rápido, lo que no redundará en beneficio del cargador. Por consiguiente, la delegación del Japón propone que se suprima la palabra "designada".

15. El Sr. MARCIANOS (Grecia) apoya la enmienda del Japón, que es idéntica a la que su propia delegación ha presentado, por estimar que el mantenimiento de la palabra "designada" perjudicaría a los intereses del cargador. En efecto, el conocimiento de embarque directo favorece los intereses del cargador, y no del porteador, pues a este último le interesa especialmente emitir un conocimiento de embarque que sólo se refiera a la parte del transporte que efectúa personalmente. Es sólo en interés del cargador que el primer porteador emite un conocimiento de embarque que versa sobre la parte del transporte que efectúa por sí mismo y también sobre la que efectúa el segundo porteador. En estas circunstancias, pues, es normal que desee quedar exonerado de toda responsabilidad por la pérdida, el daño, o el retraso en la entrega que puedan producirse después de que haya puesto las mercancías en poder del porteador siguiente. Ahora bien, como ha hecho observar el representante del Japón, a menudo ocurre que en el momento de la emisión del conocimiento de embarque el porteador contractual no sabe quién será el porteador efectivo. Por lo tanto, el porteador principal se verá obligado, si se mantiene la palabra "designada", a emitir un conocimiento de embarque que comprenda el transporte sólo hasta el momento en que ponga las mercancías en poder del porteador siguiente, y el cargador o sus agentes deberán hacer nuevas gestiones en el puerto de trasbordo para entenderse con el porteador efectivo sobre la segunda parte del viaje.

16. El representante de Grecia estima que si se suprime la palabra "designada", no hay ningún motivo para temer que el porteador eluda las disposiciones del artículo 10, porque la regla enunciada en el párrafo 1 del artículo 11 sólo se aplica cuando un contrato de transporte estipule explícitamente que una parte especificada del transporte a que se refiere el contrato está realizada por una persona distinta del porteador. No puede, por tanto, aplicarse en aquellos casos en que el conocimiento de embarque no contiene una disposición expresa a este respecto o cuando la totalidad del transporte debe ser ejecutada por un porteador efectivo. El representante de Grecia estima, pues, que debe suprimirse la palabra "designada", en interés mismo del cargador.

17. El Sr. QUARTEY (Ghana) apoya las propuestas del Japón y de Grecia, por estimar que hay que dejar al

porteador contratante cierta libertad para elegir el porteador efectivo, en interés tanto del porteador como del cargador. En efecto, el interés primordial de este último es que las mercancías se entreguen en buen estado y oportunamente en el puerto de descarga.

18. El Sr. BYERS (Australia) estima, por su parte, que si se suprime la palabra "designada", la disposición del párrafo 1 del artículo 11 será la misma, en el fondo, que la del párrafo 1 del artículo 10. En efecto, lo que distingue los supuestos contemplados en esas dos disposiciones es que, en la primera, la ejecución del transporte o de una parte del transporte ha sido encomendada a un porteador efectivo, "independientemente de que el contrato de transporte lo autorice o no", mientras que, en la segunda, el contrato de transporte estipula "explícitamente que una parte especificada del transporte a que se refiera el contrato será realizada por una persona designada distinta del porteador". La finalidad del artículo 11 es justamente precisar que el porteador contratante no puede liberarse de la responsabilidad que le incumbe en virtud del artículo 10 más que si el cargador conoce la identidad del porteador efectivo. Por consiguiente, la supresión de la palabra "designada" privaría de todo su sentido al artículo 11, ya que daría al porteador la posibilidad de eludir la regla enunciada en el artículo 10.

19. La Sra. RICHTER-HANNES (República Democrática Alemana) se opone a las propuestas del Japón y de Grecia por las razones expuestas por el representante de Australia.

20. El Sr. SELVIG (Noruega) opina también que las propuestas del Japón y de Grecia modificarían por completo el sentido del artículo 11, porque es muy importante conocer la identidad del porteador efectivo.

21. El Sr. GUEIROS (Brasil) no puede aceptar las propuestas del Japón y de Grecia, ya que, a su juicio, es imposible dar al porteador el derecho a elegir discrecionalmente al porteador efectivo sin informar al cargador, afirmando al propio tiempo que "el porteador no sea responsable por pérdidas, daños o demora en la entrega causados por un hecho ocurrido cuando las mercancías estaban a cargo del porteador efectivo".

22. El Sr. BENTEIN (Bélgica) opina, como el representante de Australia, que debe mantenerse la palabra "designada".

23. El Sr. DOUAY (Francia) se pronuncia asimismo contra las enmiendas del Japón y de Grecia, que destruirían el equilibrio del texto. Si no se impusiera al porteador la obligación de indicar la identidad del porteador efectivo se le darían evidentemente grandes facilidades, pero, en cambio, se privaría al cargador de la garantía que para él supone conocer esa identidad.

24. El Sr. PTAK (Polonia) estima que el nombre del porteador efectivo no interesa al cargador. Lo que interesa a éste sobre todo es que las mercancías lleguen en buen estado al puerto de destino. Si las mercancías no llegan en buen estado, el cargador podrá demandar al porteador principal, que en ese caso estará obligado a darle el nombre del porteador efectivo, si se ha estipulado en el contrato de transporte que "el porteador no sea responsable por pérdidas, daños o demora en la entrega causados por un hecho ocurrido cuando las mercancías estaban a cargo del porteador efectivo", puesto que, como se desprende de la última frase del párrafo 1 del artículo 11, la carga de la prueba incumbe al porteador. Por ello, el representante de Polonia apoya las enmiendas del Japón y de Grecia.

25. El Sr. KERRY (Reino Unido) es partidario de la propuesta del Japón. Incluso si se suprime la palabra "designada", subsiste una clara distinción entre el artículo 10 y el artículo 11, ya que este último sólo es aplicable si el contrato de transporte estipula explícitamente que una parte especificada del transporte será ejecutada por una persona distinta del porteador, mientras que el artículo 10 es mucho más general. Por otro lado, el mantenimiento de la palabra "designada" podría hacer imposible la emisión de conocimientos de embarque directos.

26. El Sr. CASTRO (México) indica que su delegación apoya el texto del artículo 11 propuesto por la CNUDMI.

27. El Sr. SUMULONG (Filipinas) se opone a que se suprima la palabra "designada" por las razones que han aducido los representantes de Australia y Noruega. Es preciso mantener esa palabra, que está destinada a proteger al cargador.

28. El PRESIDENTE somete a votación la enmienda del Japón (A/CONF. 89/C.1/L.22).

29. *Por 48 votos contra 10 y 9 abstenciones, queda rechazada la enmienda.*

30. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) presenta la enmienda de su delegación (A/CONF.89/C.1/L.65) y explica que versa en realidad sobre la primera frase del párrafo 1 del artículo, cuya segunda frase no queda modificada, y no sobre el párrafo 1 en su totalidad, como por error se indica en esa enmienda. Además, las palabras que la delegación de los Estados Unidos propone se agreguen a esta primera frase deberían constituir simplemente una cláusula precedida de una coma, y no una frase precedida de un punto.

31. Se congratula de que el Grupo de Trabajo *ad hoc* encargado del artículo 11 haya incorporado, en lo esencial, la enmienda de la delegación de los Estados Unidos al texto que propone para el artículo 11 en el documento A/CONF.89/C.1/L.186. Es muy importante que el cargador sepa que podrá ejercitar una acción y contra quién podrá ejercitarla en caso en que el porteador contractual se libere de toda responsabilidad por el periodo durante el cual las mercancías se encuentran bajo la custodia de un porteador efectivo. La finalidad que persigue la enmienda de los Estados Unidos es instaurar un justo equlibrio en el artículo 11.

32. El Sr. MARCIANOS (Grecia) estima que la Comisión no debería volver a ocuparse de una enmienda incorporada en un documento que ya ha examinado y rechazado, es decir, el documento A/CONF.89/C.1/L.186.

33. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) hace observar que el Grupo de Trabajo *ad hoc* ha introducido importantes modificaciones de forma en la enmienda de su delegación al introducirla en el documento A/CONF.89/C.1/L.186. Cabe incluso considerar que la enmienda difiere, en cuanto al fondo, de la

disposición correspondiente propuesta por el Grupo de Trabajo *ad hoc*.

34. El Sr. KHOO (Singapur) pone de relieve que la enmienda de los Estados Unidos versa solo sobre un aspecto del texto del artículo 11 que figura en el documento A/CONF.89/C.1/L.186. Aun cuando la Comisión se ha pronunciado contra ese documento, puede ocurrir que llegue a haber una mayoría favorable a la enmienda de los Estados Unidos. Hay, pues, una diferencia entre esa enmienda y el texto propuesto por el Grupo de Trabajo *ad hoc*.

35. El Sr. SUMULONG (Filipinas) opina que la enmienda de los Estados Unidos es equitativa para todas las partes interesadas. Si el cargador no puede ejercitar una acción contra el porteador efectivo, debe poder demandar al porteador contractual, que tiene derecho a repetir contra el porteador efectivo. La enmienda de los Estados Unidos concede al cargador una protección que le es necesaria.

36. La Sra. RICHTER-HANNES (República Democrática Alemana) dice que su delegación apoya la enmienda de los Estados Unidos.

37. El Sr. SUCHORZEWSKI (Polonia) no se opone a la idea en que se basa la enmienda de la delegación de los Estados Unidos, si bien estima que los temores de esa delegación no son fundados. Es evidente que el porteador efectivo emitirá también un conocimiento de embarque, que estará sujeto a las disposiciones del convenio. Es imposible, pues, que el porteador efectivo no pueda ser demandado de conformidad con el artículo 21. Por ello, la propuesta de los Estados Unidos es superflua.

38. El Sr. CASTRO (México) observa que la enmienda de los Estados Unidos contiene una aclaración que no figura en el texto de la CNUDMI: es preciso que se pueda ejercitar una acción directamente contra el porteador efectivo. La delegación México apoya esta enmienda.

39. El Sr. SIMS (Canadá) también apoya esa enmienda, por las razones expuestas por otras delegaciones. El párrafo 2 del artículo 11 no ofrece al cargador una protección suficiente cuando éste no sabe contra quién ha de ejercitar la acción. La propuesta de los Estados Unidos es muy modesta, pero permitiría evitar las complicaciones que podrían surgir si se omitiera la aclaración que contiene.

40. En circunstancias ordinarias, el cargador trata directamente con el porteador. Puede escoger el porteador que le conviene, después de haberse asegurado de su reputación y de averiguar en qué foro podrá ejercitarse, en su caso, una acción. En caso de transporte directo, el cargador no trata con la "persona designada", sino que deja el asunto en manos del porteador contractual. Así, pues, no está en condiciones de proceder a las mismas verificaciones ni de adoptar las mismas precauciones para protegerse. La enmienda de los Estados Unidos proporcionaría cierta garantía al cargador, por lo que la delegación del Canadá le da su apoyo.

41. El Sr. DOUAY (Francia) opina que la enmienda que se examina no es necesaria, dado que el artículo 21 contiene reglas de competencia para cualquier litigio relativo a un contrato de transporte. Cuando una parte del transporte es ejecutada por un porteador efectivo, éste puede ser demandado de conformidad con el artículo 10. Sin embargo, si la delegación de los Estados Unidos mantiene su propuesta, la delegación de Francia no se opondrá a ella.

42. El Sr. MASSUD (Pakistán) señala que su delegación no se opone a la enmienda presentada por los Estados Unidos.

43. El Sr. KHOO (Singapur), apoyado por el Sr. LAVIÑA (Filipinas), estima que la enmienda de los Estados Unidos expresa la misma idea que el segundo pasaje añadido al párrafo 1 del documento A/CONF.89/C.1/L.186: la estipulación que limite o excluya la responsabilidad del porteador contractual por un hecho ocurrido cuando las mercancías estaban bajo la custodia del porteador efectivo, sólo es válida si el cargador puede demandar al porteador efectivo. A diferencia de lo que algunas delegaciones han creído comprender, esa enmienda no enuncia algo evidente, a saber, que todo porteador que se compromete a ejecutar una parte del transporte puede ser demandado. En consecuencia, el representante de Singapur apoya la enmienda de los Estados Unidos de América. Si se acepta esa enmienda, convendrá pedir al Comité de Redacción que la modifique a la luz de la disposición correspondiente que figura en el documento A/CONF.89/C.1/L.186, que está mejor redactada.

44. El Sr. NDAWULA (Uganda) apoya la enmienda de los Estados Unidos. Sin embargo, desearía que, en la versión inglesa, se sustituyeran las palabras "*to suit*" por las palabras "*to being sued*".

45. El Sr. LEON MONTESINO (Cuba) no tiene nada que objetar a la enmienda que se examina, pero señala que, en la versión española, la palabra "contratante" figura por error entre las palabras "porteador" y "el contrato podrá disponer".

46. El Sr. KACIĆ (Yugoslavia) se opone a la enmienda, pues no alcanza a discernir en qué situación se aplica. Según el inciso *a*) del párrafo 1 del artículo 21, el porteador efectivo siempre puede ser demandado en su establecimiento principal o en su residencia habitual.

47. El Sr. MÜLLER (Suiza) se refiere a la propuesta de Grecia, encaminada a precisar que el artículo 11 concierne únicamente al transporte marítimo (A/CONF.89/C.1/L.8), y declara que si el porteador efectivo a que se refiere el artículo 11 sólo puede ser un porteador marítimo, no es necesario introducir la aclaración que contiene la enmienda de los Estados Unidos. En efecto, el porteador marítimo está sujeto a las reglas de elección de foro enunciadas en el artículo 21. Si el artículo 11 debiera aplicarse también al porteador terrestre, que está sometido a otras reglas, en particular por lo que respecta a la elección del foro, la delegación de Suiza pondría graves reparos a la enmienda de los Estados Unidos, en virtud de la cual el porteador terrestre podría ser demandado conforme a las reglas sobre elección de foro del artículo 21. Sus reparos serían tanto mayores cuanto que en el artículo 25 se reserva expresamente la aplicación de otros convenios internacionales.

48. El Sr. MARCIANOS (Grecia) dice que la Comisión parece considerar de un modo unánime que la expresión "transporte directo" sólo concierne al transporte marítimo y no se aplica a las fases terrestres del transporte. En consecuencia, debería invitarse al Comité de Redacción a agregar la palabra "marítimo" después de la expresión "contrato de transporte", en el párrafo 1 del artículo 11, como se propone en la enmienda presentada por Grecia (A/CONF.89/C.1/L.8).

49. El Sr. GORBANOV (Bulgaria) no puede apoyar la enmienda de los Estados Unidos, porque su finalidad, que es hacer extensivas al cargador las ventajas que confiere el artículo 21 en lo que respecta a la competencia de los tribunales, ya la cumple el párrafo 2 del artículo 11, según el cual el porteador efectivo es responsable de conformidad con el párrafo 2 del artículo 10. Esta responsabilidad se desprende de una manera evidente de todas las disposiciones del convenio. Así, pues, es inútil precisar en el artículo 11 que el cargador puede ejercer los derechos a que se refiere el artículo 21. La enmienda de los Estados Unidos no hace más que recargar el estilo del artículo 11.

50. El Sr. SELVIG (Noruega) es partidario de la enmienda que se examina, cuya finalidad es precisar que la validez de la estipulación por la cual el porteador se libera de su responsabilidad está subordinada a la posibilidad de ejercitar una acción de reparación.

51. El Sr. GUEIROS (Brasil) reconoce que el contenido de la enmienda de los Estados Unidos ya se contempla en el párrafo 2 del artículo 11, que remite al párrafo 2 del artículo 10. Sin embargo, la delegación del Brasil es partidaria de esa enmienda, porque introduce una aclaración útil para el caso particular del transporte directo. Se puede establecer un paralelo entre esa clase de transporte y el transporte normal, pero hay que evitar confundir el transporte directo y el transporte multimodal, como han hecho algunas delegaciones.

52. El PRESIDENTE somete a votación la enmienda de los Estados Unidos (A/CONF.89/C.1/L.65).

53. *Por 43 votos contra 17 y 6 abstenciones, queda aprobada esa enmienda y se remite al Comité de Redacción, en la inteligencia de que éste tendrá en cuenta la propuesta de Grecia encaminada a agregar la palabra "marítimo".*

54. El PRESIDENTE invita a los miembros de la Comisión a examinar la enmienda A/CONF.89/C.1/L.79 presentada por Francia y pregunta al representante de ese país si su delegación insiste en su enmienda.

55. El Sr. DOUAY (Francia) explica que no se trata de una enmienda de fondo, sino de una propuesta para mejorar el estilo del texto de la CNUDMI. En efecto, no se comprende muy bien por qué se utiliza en el proyecto de convenio la expresión "porteador efectivo", ya que se trata del "porteador" y de "una persona designada distinta del porteador"; por eso la delegación de Francia estima preferible emplear la expresión "porteador designado" en todo el texto del párrafo 1, especificándose en el párrafo 2 que el porteador designado es responsable en las mismas condiciones que el porteador efectivo.

56. Dado que se trata exclusivamente de una simple cuestión de redacción, el representante de Francia no insiste en su enmienda y propone que se remita al Comité de Redacción.

57. El PRESIDENTE invita a los miembros de la Comisión a examinar la enmienda de la Argentina (A/CONF.89/C.1/L.130 y Corr.1).

58. El Sr. RAY (Argentina) explica la finalidad de la propuesta de la Argentina; se trata de impedir que pueda emitirse un conocimiento de embarque directo que contenga una cláusula de exención de responsabilidad cuando se estipule en el contrato que una parte del transporte no será ejecutada por el porteador contractual. El Grupo de Trabajo ha llegado a una transacción entre el texto de la CNUDMI y la propuesta de la Argentina, pero esa fórmula de transacción ha sido rechazada. En vista de ello, la delegación de la Argentina difícilmente puede insistir en su propuesta; prefiere retirarla y pedir que se examine en sesión plenaria.

59. El PRESIDENTE dice que nada se opone a que se recurra a ese procedimiento.

*Artículo 19* (continuación*)

60. El PRESIDENTE explica que el Pakistán había presentado una enmienda (A/CONF.89/C.1/L.190), encaminada a añadir al artículo 19 un nuevo párrafo 7, que fue aceptada en principio por la Comisión. Sobre la base de esta propuesta, el Grupo de Trabajo ha elaborado un texto (A/CONF.89/C.1/L.199) que se somete ahora a la consideración de la Comisión.

61. El Sr. BYERS (Australia) dice que tanto la propuesta inicial del Pakistán como el texto del Grupo de Trabajo tienen por objeto imponer al cargador la carga de la prueba en caso de pérdida o daño causados al porteador por culpa o negligencia del cargador, pero que el texto del Grupo de Trabajo trata de equilibrar la posición del cargador y del porteador concediéndoles el mismo plazo para dar aviso de pérdida o daño, o sea, 90 días.

62. El PRESIDENTE solicita el parecer de los miembros de la Comisión sobre el texto propuesto por el Grupo de Trabajo.

63. El Sr. DOUAY (Francia) dice que, aunque esta ha sido aceptada en principio por la Comisión, la delegación francesa no puede apoyarla. En efecto, si está justificado establecer que el cargador, cuando compruebe que sus mercancías han sufrido daños, para que no prescriba su acción de responsabilidad, debe dar al porteador, en el plazo previsto en el artículo 19, aviso de pérdida, daño o retraso en la entrega, no hay razón alguna para establecer una disposición paralela en caso de daño causado por el cargador al buque, dado que éste no ha sido puesto bajo la custodia del cargador de la misma manera que las mercancías han sido tomadas a su cargo por el porteador. Desde el punto de vista jurídico, este texto es un contrasentido; además es poco realista, puesto que a menudo los daños sólo se descubrirán después de la entrega y que el porteador tendrá muchas dificultades para establecer la relación de causa a efecto entre las mercancías y el daño sufrido. No existe en este caso un régimen de presunción, como en el caso del porteador que

* Reanudación de los trabajos de la 26a. sesión.

se presume responsable de las mercancías y de los daños que éstas hayan sufrido.

64. El PRESIDENTE señala que la Comisión se ha pronunciado ya sobre el principio enunciado en la propuesta A/CONF.89/C.1/L.199.

65. El Sr. DOUAY (Francia) espera que algunas delegaciones se hagan cargo de la debilidad de los fundamentos jurídicos de esta propuesta.

66. El PRESIDENTE señala que, en virtud del artículo 31 del reglamento, la Comisión sólo puede modificar su decisión por mayoría de dos tercios de los representantes presentes y votantes.

67. El Sr. LEBEDEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) manifiesta que, antes de votar sobre esta propuesta, los miembros de la Comisión deben tratar de determinar su significado exacto. A juicio de la delegación soviética, la propuesta tiende a establecer una manifiesta analogía con el párrafo 1 del artículo 19, que enuncia una presunción de hecho. Sin embargo, la situación es diferente en el caso del nuevo párrafo 7, ya que se trata de una presunción de culpa; el porteador, si no da al cargador aviso de pérdida dentro de un plazo de 90 días, no podrá demostrar ulteriormente que ha habido culpa del cargador. En otras palabras, incumbe a éste la carga de la prueba. Ahora bien, este principio está directamente en contradicción con el artículo 13, en virtud del cual la carga de la prueba recae en el porteador, lo que complica la situación del cargador en caso de pérdida o daño sufridos por el porteador. Cabe preguntarse si es esto lo que desea la Comisión.

68. El Sr. GONDRA (España) se adhiere a las objeciones formuladas por los dos oradores precedentes. Estima que es una herejía jurídica situar en el mismo plano las responsabilidades contractuales del porteador y las responsabilidades extracontractuales del cargador, que emanan del artículo 13 del proyecto de convenio. El equilibrio entre la posición de ambas partes queda así roto. Además, es la primera vez que se incorpora un principio de esta índole en un convenio de transporte, cuando en realidad habría que tratar de armonizar el futuro convenio con los demás instrumentos aplicables en esta esfera.

69. El Sr. MASSUD (Pakistán) reconoce que la posición del porteador y la del cargador son diferentes, como también lo son sus responsabilidades. La propuesta pakistaní estaba encaminada simplemente a establecer, en lo que se refiere al porteador, una presunción análoga a la que se aplica contra el destinatario, conforme a lo dispuesto en el párrafo 1, cuando no se ha dado a tiempo aviso de pérdida o daño. La mayoría de las delegaciones han aprobado este principio, que quedará en entredicho si no se acepta el texto de la propuesta A/CONF.89/C.1/L.199.

70. El Sr. MÜLLER (Suiza) estima, al igual que el representante de Francia, que la propuesta del Grupo de Trabajo *ad hoc* es jurídicamente inadmisible.

71. El Sr. TANIKAWA (Japón) se opone asimismo a esa propuesta, cuyo sentido jurídico le escapa.

72. El Sr. QUARTEY (Ghana) estima que algunas delegaciones confunden el texto de la propuesta con el principio en que se inspira, que ya ha sido aceptado y no puede ser impugnado sin volver a abrir el debate.

73. El Sr. DOUAY (Francia), haciendo uso de la palabra para presentar una moción de orden, señala que el texto del Grupo de Trabajo se somete por primera vez a la consideración de la Comisión y que, por consiguiente, ésta podría pronunciarse sobre la cuestión por mayoría simple, como lo ha hecho ya en el caso del artículo 11.

74. El Sr. AMOROSO (Italia) apoya esta propuesta y recuerda que en la 26a. sesión se decidió votar ulteriormente sobre el texto definitivo que preparase el Grupo de Trabajo sobre la base de la propuesta del Pakistán.

75. El PRESIDENTE señala que ahora sólo se trata del texto propuesto y que, si se pone en tela de juicio el principio incorporado en la enmienda mediante una votación por mayoría de dos tercios, será preciso establecer otro Grupo de Trabajo que examine de nuevo la cuestión.

*Se levanta la sesión a las 22.35 horas.*

# 33a. sesión

**Martes 28 de marzo de 1978, a las 10 horas**

*Presidente:* Sr. M. CHAFIK (Egipto).

A/CONF.89/C.1/SR.33

**Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/7 y Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.190, L.198, L.199, L.206, L.212)**

*Artículo 19* (continuación)

*Texto propuesto por el Grupo de Trabajo* ad hoc *encargado del párrafo 7 del artículo 19 (A/CONF.89/C.1/L.190) en el documento A/CONF.89/C.1/L.199*

1. El PRESIDENTE recuerda que la Comisión aprobó en su 26a. sesión el principio enunciado en el texto propuesto por el Grupo de Trabajo *ad hoc*.

2. El Sr. MASSUD (Pakistán) plantea una cuestión de orden y dice que no se puede calificar de herejía jurídica el principio enunciado en el texto que se examina, como hicieron ciertas delegaciones en la sesión anterior. Las delegaciones deberían abstenerse de formular observaciones inoportunas acerca de un principio que ha sido aprobado por la mayoría de los participantes.

3. El PRESIDENTE somete a votación el texto propuesto por el Grupo de Trabajo *ad hoc* encargado del párrafo 7 del artículo 19 (A/CONF.89/C.1/L.199).

4. *Por 28 votos contra 24 y 8 abstenciones, queda rechazado el texto.*

5. El Sr. MASSUD (Pakistán), apoyado por el Sr. GUEIROS (Brasil), señala que, aunque el texto haya sido rechazado, se ha aprobado el principio enunciado en él. Propone, por consiguiente, que se establezca un nuevo grupo de trabajo para que elabore un nuevo texto.

6. El Sr. SMART (Sierra Leona) considera que la Comisión ganaría tiempo si examinara sin más tardar la forma que podría darse al principio aprobado anteriormente. Antes de someter a votación ese texto, habría sido preferible preguntarse si era posible modificarlo, puesto que, en la sesión anterior, la Comisión examinó el principio enunciado en el texto, pero no el texto mismo.

7. El Sr. CASTRO (México) reconoce que en la sesión anterior el debate versó más bien sobre el principio mismo que sobre el texto del párrafo 7. No obstante, la Comisión, debido a la premura de tiempo, debería encomendar a un grupo de trabajo que preparase un texto aceptable para ese párrafo.

8. El Sr. SELVIG (Noruega) opina que sería difícil que la Comisión misma consiguiera elaborar el texto del párrafo 7, ya que en ese caso se le someterían muchas enmiendas verbales. A su juicio, la Comisión no puede permitirse dedicar el poco tiempo de que dispone a cuestiones de detalle, por lo que es necesario confiar la elaboración del nuevo párrafo 7 a un grupo de trabajo.

9. El Sr. MASSUD (Pakistán) dice que antes de crear un nuevo grupo de trabajo la Comisión debería estudiar el texto del párrafo 7, a fin de dar directrices a ese grupo de trabajo y señalarle los defectos del texto actual y las mejoras que deben introducirse. De lo contrario, el grupo de trabajo no podrá mejorar el texto, y éste será nuevamente rechazado.

10. El PRESIDENTE declara que, si no hay objeciones, entenderá que la Comisión acuerda crear un nuevo grupo de trabajo integrado por los representantes de los países siguientes: Filipinas, Francia, India, Pakistán, Polonia, Sierra Leona y Suecia.

11. El Sr. DOUAY (Francia) reitera que su delegación se opone al principio enunciado en el párrafo 7 y que, por consiguiente, no podrá aportar una contribución positiva a la elaboración de dicho párrafo; de ahí que su delegación prefiera no formar parte del grupo de trabajo.

12. *Queda aprobada la propuesta del Presidente de que se establezca un Grupo de Trabajo* ad hoc *integrado por las delegaciones de Filipinas, la India, el Pakistán, Polonia, Sierra Leona y Suecia.*

*Texto propuesto por el Grupo de Trabajo* ad hoc *encargado del párrafo 8 del artículo 19 en el documento A/CONF.89/C.1/L.198*

13. El Sr. CASTRO (México) presenta el texto elaborado por el Grupo de Trabajo y dice que se consideró necesario puntualizar el sentido de ciertos términos utilizados en el artículo 19, ya que el término "porteador", por ejemplo, tal como se define en el artículo 1, designa en rigor a la persona que celebra el contrato de transporte. Recuerda además las disposiciones del artículo 3 que establecen en cierto modo una excepción a las definiciones aprobadas en el artículo 1 en favor de una interpretación general y uniforme.

14. El Sr. WISWALL (Liberia) y el Sr. NSAPOU (Zaire) señalan que no pueden aceptar el texto propuesto si no se aclara lo que hay que entender por "otro oficial del buque", ya que no se puede dar aviso al radiotelegrafista o al jefe de máquinas del buque.

15. El Sr. HERBER (República Federal de Alemania) explica, en calidad de miembro del Grupo de Trabajo, que éste no ha querido definir las funciones de los distintos oficiales a bordo de un buque, ya que esas funciones varían de un país o otro; el Grupo de Trabajo ha tratado de garantizar al cargador o al destinatario la posibilidad de hallar a bordo del buque a la persona facultada para recibir el aviso. Por consiguiente, por "otro oficial del buque" se entiende cualquier oficial a bordo, ya que el

radiotelegrafista, por ejemplo, puede remitir el cargador o el destinatario al oficial competente.

16. El Sr. MORENO PARTIDAS (Venezuela) suscribe el punto de vista del representante de Liberia, ya que el texto propuesto se aparta de la práctica seguida a bordo de los buques. Sugiere que se sustituya la expresión impugnada por una fórmula como "o quien haga sus veces", pues es difícil de concebir que un radio telegrafista o un jefe de máquinas puedan recibir el aviso.

17. El Sr. CASTRO (México) señala que el Grupo de Trabajo ha tenido en cuenta la práctica. Estima aceptable la idea formulada por el representante de Venezuela, pero propone redactarla en los términos siguientes: "u otro oficial del buque nombrado por él".

18. El Sr. NSAPOU (Zaire) estima que esta enmienda verbal es acertada, puesto que el oficial a que se refiere esta fórmula actuará efectivamente bajo la responsabilidad del capitán.

19. El Sr. DIXIT (India) propone, para identificar a la persona que pone las mercancías en poder del porteador, que se sustituyan las palabras "o a una persona que actúe en nombre del cargador" por las palabras "o al cargador o a su agente que actúe en su nombre".

20. El Sr. AMOROSO (Italia) estima que la supresión de las palabras "u otro oficial del buque" resolvería el problema, ya que hay siempre un oficial responsable del buque cuando el capitán no se encuentra personalmente a bordo. Otra solución sería encomendar al Comité de Redacción que estudiase la posibilidad de sustituir la expresión que suscita dificultades por una fórmula como "cualquier otro oficial que desempeñe sus funciones".

21. El Sr. WISWALL (Liberia), apoyado por el Sr. KHOO (Singapur), dice que las enmiendas mexicana e italiana pueden plantear dificultades al cargador si, en el primer caso, el cargador transmite el aviso a un oficial que no esté debidamente facultado a tal efecto, con la consiguiente nulidad del aviso, y si, en el segundo caso, el capitán no se encuentra a bordo. Por consiguiente, propone el texto siguiente: "u otro oficial que esté al mando del buque".

22. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) estima que esta última propuesta es satisfactoria, pero observa que las últimas líneas del párrafo objeto de examen dependen de los resultados de la labor del Grupo de Trabajo que se ha establecido para elaborar un nuevo párrafo 7. Si no se adoptara ese nuevo párrafo 7, el párrafo 8 sería superfluo.

23. El Sr. AMOROSO (Italia) y el Sr. CASTRO (México) apoyan la enmienda propuesta por Liberia.

24. El PRESIDENTE entiende que la Comisión acepta la enmienda verbal de Liberia, encaminada a insertar las palabras "que esté al mando" entre la palabra "oficial" y las palabras "del buque".

25. El Sr. AMOROSO (Italia) sugiere que se modifique ligeramente el texto del párrafo suprimiendo el adjetivo "otro" que precede al sustantivo "oficial".

26. El PRESIDENTE dice que, como se han propuesto varias enmiendas, convendría encargar a otro grupo de trabajo restringido que reexaminase la redacción del nuevo párrafo 8 del artículo 19. Ese grupo podría estar integrado por las delegaciones de los países siguientes: Liberia, India, Italia y República Federal de Alemania.

27. *Así queda acordado.*

*Nuevo artículo 22* bis (conclusión*)

28. El PRESIDENTE pone de relieve que la propuesta del Grupo de Trabajo *ad hoc* encargado del artículo 22 *bis* tiene dos partes e invita a la Comisión a examinar en primer lugar el texto propuesto en el párrafo 1.

29. El Sr. DIXIT (India) presenta el texto que propone el Grupo de Trabajo *ad hoc* encargado de examinar el nuevo artículo 22 *bis* (A/CONF.89/C.1/L.206), que había sido propuesto inicialmente en el documento (A/CONF.89/C.1/L.189) por ocho delegaciones de países miembros del CAEM que son parte en una convención sobre cuestiones de arbitraje. Las disposiciones de los artículos 21 y 22 del proyecto de convenio están en contradicción con las disposiciones de dicha convención de arbitraje, que establece normas imperativas para la solución de litigios entre los Estados partes, incluidos los litigios relacionados con el transporte marítimo de mercancías. El texto propuesto enuncia las tres condiciones necesarias para la aplicación del nuevo artículo, a saber, que el otro convenio se refiera concretamente a las cuestiones tratadas en los artículos 21 y 22 del presente convenio, que contenga disposiciones imperativas y que el litigio surja únicamente entre partes que tengan sus establecimientos principales en Estados partes en ese otro convenio.

30. El Sr. RAY (Argentina) pregunta por qué el artículo propuesto se aplica exclusivamente a los convenios en vigor y no a los que se podrían concertar en el futuro.

31. El Sr. MÜLLER (Suiza) dice que su delegación acoge con reservas esta nueva disposición a causa de los tratados bilaterales que su país ha concertado con muchos países acerca del reconocimiento y la ejecución de decisiones judiciales en materia civil y comercial, ya que teme que la nueva disposición impida a los Estados partes en esos tratados dar efecto al convenio. Propone, pues, que se agregue, bien la palabra "multilateral" después de "otro convenio", bien la palabra "expresamente" después de "relativas", pues esos tratados bilaterales no se refieren expresamente a las mismas cuestiones. En otro caso, los Estados partes en tales acuerdos bilaterales tendrán que insertar al final del convenio una cláusula de reserva para excluir la aplicación con respecto a ellos de esta nueva disposición del convenio.

32. El Sr. SELVIG (Noruega) señala que las disposiciones de los artículos 21 y 22 son objeto del nuevo artículo propuesto porque en general tienen un mero carácter procesal, salvo el párrafo 4 del artículo 22, que dispone que "El árbitro, o el tribunal arbitral, aplicará las normas del presente Convenio". A su juicio, pues, el nuevo artículo 22 *bis* no debe excluir la disposición enunciada en este párrafo, y a estos efectos se podrían agregar al comienzo del texto propuesto las palabras: "Salvo la disposición del párrafo 4 del artículo 22".

33. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) hace uso de la palabra en calidad de

* Reanudación de los trabajos de la 30a. sesión.

autor de la propuesta inicial y acepta la propuesta de Suiza de insertar el término "multilateral" después de "otro convenio", así como la de Noruega, encaminada a agregar en la nueva disposición una cláusula que excluya expresamente el párrafo 4 del artículo 22. El Comité de Redacción podrá elaborar la fórmula más adecuada a la luz de estas enmiendas.

34. El Sr. BYERS (Australia), el Sr. NILSSON (Suecia) y el Sr. KHOO (Singapur) apoyan las dos enmiendas que acaba de aceptar la delegación de las URSS.

35. El PRESIDENTE entiende que la Comisión aprueba el texto propuesto en el párrafo 1 del documento A/CONF.89/C.1/L.206 con las enmiendas de Suiza y Noruega; corresponderá al Comité de Redacción incorporar esas enmiendas al texto.

36. *Así queda acordado.*

37. El PRESIDENTE señala también a la atención de la Comisión el párrafo 2 del documento A/CONF.89/C.1/L.206, en el que el Grupo de Trabajo *ad hoc* propone que el nuevo texto se incluya en el artículo 25 como párrafo 2. Propone a la Comisión que remita asimismo esta cuestión al Comité de Redacción.

38. *Así queda acordado.*

*Artículo 1* (continuación*)

*Definición de "cargador"*

39. El Sr. DIXIT (India) presenta el informe del Grupo de Trabajo *ad hoc* encargado de estudiar una posible definición del término "cargador" y dice que la definición propuesta ha sido elaborada teniendo en cuenta el contexto general del artículo 1, a la luz de la definición de porteador, sin agregar ni quitar nada a los derechos u obligaciones de uno y otro enunciados en el convenio (primera parte de la frase). Además, el texto se ha redactado de manera que abarque todas las situaciones en que deberá identificarse al cargador, en especial las situaciones en que no es el cargador mismo, sino otra persona, quien entrega las mercancías al porteador, por ejemplo, en los casos en que el fabricante ha vendido mercancías peligrosas "franco fábrica" y en que el comprador confía a un tercero la expedición de las mercancías. A estos efectos, el cargador – el comprador – se define como toda persona que "por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta" entrega efectivamente las mercancías al porteador (segunda parte de la frase).

40. El Sr. SELVIG (Noruega) recuerda que las definiciones de cargador propuestas anteriormente suscitaron dificultades porque algunas delegaciones juzgaban poco razonables sus consecuencias. El problema estriba en la gran diversidad de situaciones que se presentan en la práctica. Ese problema puede resolverse si la definición permite circunscribir el grupo de personas que hay que tomar en consideración, pero deja cierto margen de flexibilidad para tener en cuenta las circunstancias de orden práctico. El proyecto de definición de cargador que figura en el documento A/CONF.89/C.1/L.212 reúne las condiciones requeridas y, por ello, la delegación de Noruega puede aceptarlo.

41. El Sr. KACIC (Yugoslavia) comparte la opinión expresada por el representante de Noruega y aprueba el proyecto de definición de cargador presentado por el Grupo de Trabajo *ad hoc*.

42. El Sr. MARCIANOS (Grecia) hace observar que en inglés siempre se ha entendido por cargador "toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta" entrega las mercancías al porteador, como se dice en la segunda parte de la definición del Grupo de Trabajo *ad hoc*. El problema surgió porque, después de haber incluido el término cargador en la definición de porteador que figura en el artículo 1, se quiso definir el propio término de cargador. La solución a que se ha llegado es una definición que, correcta en su segunda mitad, constituye una tautología en la primera mitad, y por esta razón es indigna de figurar en un texto jurídico. Sin pretender que se suprima esta primera parte de la definición propuesta, la delegación griega desea dejar sentado que no ha intervenido para nada en la redacción de un texto jurídico contrario a los principios de la lógica formal.

43. El Sr. BYERS (Australia) considera que la definición propuesta permite identificar al cargador en las diversas situaciones que se presentan en la práctica. La delegación australiana, pues, puede aprobarla.

44. El Sr. KERRY (Reino Unido) no estima conveniente ni necesario que la definición propuesta figure en el proyecto de convenio, pero no se opone a ella. Para tener en cuenta el hecho de que el contrato de transporte marítimo podría surtir efecto después de la entrega de las mercancías al porteador, sugiere que se sustituyan las palabras "en cumplimiento del contrato" por "en relación con el contrato".

45. El Sr. GUEIROS (Brasil) aprueba el proyecto de definición presentado por el Grupo de Trabajo *ad hoc*. Sin embargo, después de haber escuchado la intervención del representante del Reino Unido, se pregunta si éste podría aceptar un texto en que las palabras "en cumplimiento del contrato" se sustituyeran por "a los efectos del cumplimiento del contrato".

46. La Srta. OLOWO (Uganda) dice que, a pesar de sus imperfecciones, en especial las señaladas por el representante de Grecia, la definición del Grupo de Trabajo *ad hoc* responde a una necesidad, y la delegación de Uganda la aprueba.

47. El PRESIDENTE desearía saber si, para acelerar los trabajos y la impresión de los textos necesarios para las sesiones del Pleno de la Conferencia, la Comisión aceptaría incorporar las enmiendas a la definición propuesta sin que ésta sea remitida al Comité de Redacción.

48. El Sr. DIXIT (India) dice que si se remiten al Comité de Redacción la definición presentada por el Grupo de Trabajo *ad hoc* y las modificaciones propuestas, se dará prioridad a su examen.

49. El Sr. AMOROSO (Italia) destaca que, según la definición presentada por el Grupo de Trabajo *ad hoc*, por "cargador" se entiende toda persona que entrega efectivamente las mercancías al porteador a los efectos del cumplimiento del contrato de transporte. Se pregunta si se puede considerar como cargador a la empresa por

* Reanudación de los trabajos de la 31a. sesión.

medio de la cual el cargador envía sus mercancías al porteador y que entrega efectivamente las mercancías al porteador.

50. El Sr. SMART (Sierra Leona) dice que en el ejemplo mencionado por el representante de Italia la empresa se limita a entregar las mercancías al porteador por cuenta del cargador

51. El Sr. CLETON (Países Bajos) manifiesta que la delegación neerlandesa no puede aceptar la definición presentada por el Grupo de Trabajo *ad hoc* y no cree que sea posible encontrar una buena definición de cargador. Estima que la inclusión de una definición de cargador no hará más que aumentar la confusión, no sólo en lo que concierne al sentido del propio término de cargador, sino también en lo que se refiere a la definición de porteador efectivo. Por consiguiente, la delegación neerlandesa no puede aportar su contribución a la elaboración de un texto jurídico por el que se defina al cargador.

52. El Sr. POPOV (Bulgaria) dice que, para que no se demoren los trabajos de la Comisión y para que la cuestión quede zanjada, votará a favor de la definición presentada por el Grupo de Trabajo *ad hoc* cuando esa definición se someta a votación.

53. El Sr. CASTRO (México) señala a la atención de la Comisión que, en el artículo 1, la fórmula "En el presente Convenio" precede al enunciado de las definiciones, es decir, que las definiciones enunciadas se entienden a los efectos del convenio, o bien se trata de definiciones destinadas a dar efecto a las disposiciones del convenio. Se reconoce a toda delegación el derecho a formular reservas y a tratar de armonizar su legislación con las disposiciones del convenio. Si la evolución registrada en la práctica exige luego que se modifique la definición de cargador, nada impide que se haga. Por lo tanto, la delegación mexicana apoya la definición presentada por el Grupo de Trabajo *ad hoc*.

54. El PRESIDENTE anuncia que someterá a votación la definición del cargador presentada por el Grupo de Trabajo *ad hoc*.

55. El Sr. AMOROSO (Italia) plantea una cuestión de orden y propone que la votación sobre la definición presentada por el Grupo de Trabajo *ad hoc* se desarrolle en dos fases. En la primera, la Comisión se pronunciaría sobre la primera parte de la definición, es decir, sobre el texto siguiente: "Por 'cargador' se entiende toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador." En una segunda fase, la Comisión se pronunciaría sobre la segunda parte de la definición, que, a juicio de varias delegaciones, se presta a confusión. Si esta segunda parte fuera rechazada y se adoptara la primera, se dispondría en todo caso de una definición de cargador, lo que daría satisfacción a las delegaciones que quieren a toda costa incluir tal definición en el artículo 1.

56. El Sr. SMART (Sierra Leona) plantea una cuestión de orden y hace observar que la propuesta de Italia es una propuesta verbal, o sea, inadmisible, y que, por lo demás, no tiene otro objeto que proponer a la Comisión que se pronuncie de nuevo sobre un proyecto de definición que ya ha rechazado. La Comisión, o bien aprueba la definición de cargador presentada por el Grupo de Trabajo *ad hoc*, modificada eventualmente en la forma sugerida por el representante del Reino Unido, o bien la rechaza, pero no puede aceptar la propuesta de Italia, que no conduce a nada.

57. El PRESIDENTE dice que la Comisión reanudará el examen de esta cuestión en la próxima sesión.

*Se levanta la sesión a las 12.10 horas.*

---

# 34a. sesión

**Martes 28 de marzo de 1978, a las 14.25 horas**

*Presidente:* Sr. M. CHAFIK (Egipto).

A/CONF.89/C.1/SR.34

**Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 y Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.4, L.48, L.74, L.117, L.122, L.123, L.184, L.211, L.212)**

*Artículo 1* (conclusión)

1. El PRESIDENTE recuerda a la Comisión que, al final de la sesión anterior, el representante de Italia pidió que se votase por separado sobre las dos partes de la propuesta definición de "cargador" (A/CONF.89/C.1/L.212). En vista de que el representante de Sierra Leona se opone a esa petición, pondrá primero a votación la moción de división, de conformidad con el artículo 37 del reglamento.

2. *Por 33 votos contra 14 y 10 abstenciones, queda rechazada la moción.*

3. El PRESIDENTE pone entonces a votación la definición de "cargador" (A/CONF.89/C.1/L.212), enmendada por la propuesta del Reino Unido (véase 33a. sesión, párr. 44) encaminada a sustituir las palabras "en cumplimiento del" por "en relación con el".

4. *Por 36 votos contra 10 y 12 abstenciones, queda aprobada la propuesta, con la modificación introducida.*

5. El Sr. POPOV (Bulgaria), haciendo uso de la palabra para explicar su voto, dice que ha votado a favor de la definición propuesta, pero sigue opinando que constituye un complicadísimo problema jurídico.

6. El Sr. KACIĆ (Yugoslavia) desearía sugerir, en vista de la aprobación de la definición de "cargador" y con objeto de evitar toda ambigüedad, que se modificase la redacción del inciso *d*) del párrafo 1 del artículo 15 para incluir el establecimiento principal del cargador. La Comisión tal vez desee transmitir esta sugerencia al Comité de Redacción

7. El PRESIDENTE dice que no puede aceptar enmiendas orales en esta fase de las deliberaciones, dado el poco tiempo de que dispone la Comisión. De ser necesario, podrá plantearse la cuestión en sesión plenaria.

*Título del convenio*

8. El PRESIDENTE invita a la Comisión a que examine la enmienda al título del convenio propuesta por la delegación de la Unión Soviética (A/CONF.89/C.1/L.74).

9. El Sr. LEBEDEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) dice, al presentar su enmienda (A/CONF.89/C.1/L.74), que considera demasiado amplio el título actual, ya que el proyecto de convenio no comprende todas las cuestiones relacionadas con el transporte marítimo de mercancías. Por tanto, como posible variante, propone que el título sea modificado para que diga: "Convenio para la unificación de algunas normas relativas el transporte marítimo de mercancías".

10. El Sr. MEGHJI (República Unida de Tanzania) prefiere el título actual. Conviene adoptar un enfoque orientado hacia el futuro y prever la posibilidad de ampliar el alcance del convenio, lo que, a su entender, será uno de los objetivos de las conferencias de revisión. Un título más restringido, como el propuesto por la Unión Soviética, excluiría esa posibilidad.

11. El Sr. SUMULONG (Filipinas) dice que el actual título es breve y al mismo tiempo amplio. Por eso no le resulta posible apoyar la propuesta soviética.

12. El Sr. SUCHORZEWSKI (Polonia) considera que el título propuesto por la delegación soviética reflejaría con mayor exactitud el contenido del convenio, ya que éste no abarca todas las normas por las que se rige el transporte marítimo.

13. El Sr. CHRISTOV (Bulgaria) apoya también la propuesta soviética, por las razones que ha aducido el representante de Polonia.

14. El Sr. GUEIROS (Brasil) observa que a los juristas les resulta difícil reunir en un código todas las normas aplicables a la materia de que éste trate. De ahí que, en los países de tradición romanista, muchos códigos hayan sido complementados y modificados por otras leyes y por la jurisprudencia. El hecho de que el convenio no abarque todas las normas no constituye, pues, razón suficiente para modificar su título. Un título más restrictivo, como el que se ha sugerido, podría dar lugar a que los tribunales judiciales y los tribunales de arbitraje estableciesen normas paralelas. En consecuencia, el representante del Brasil es partidario de que se mantenga el título actual, que indicará la amplitud de la materia de que trata el convenio, aun cuando las normas en él incluidas no sean exhaustivas.

15. El Sr. LEBEDEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) retira su enmienda, en vista de que no ha recibido el apoyo de la mayoría.

16. El PRESIDENTE invita a la Comisión a examinar la enmienda al título del convenio propuesta por la delegación de Turquía (A/CONF.89/C.1/L.184).

17. El Sr. ÖZERDEN (Turquía) dice que en su enmienda se propone modificar el título del convenio para que diga: "Convenio sobre el transporte marítimo de mercancías entre puertos de dos Estados diferentes". Las razones de esta propuesta se exponen en el documento A/CONF.89/C.1/L.184.

18. El Sr. GUEIROS (Brasil) sugiere que se modifique el título del convenio para que diga: "Convenio sobre el transporte marítimo internacional de mercancías". Esta redacción sería más concisa que la propuesta por la delegación de Turquía, y además se ajustaría a los títulos de otros convenios.

19. El Sr. CASTRO (México) apoya esta sugerencia.

20. El PRESIDENTE dice que no puede tener en cuenta propuestas verbales en esta fase de los trabajos. En vista de que ningún orador apoya la propuesta turca, la considera rechazada.

*Párrafos 1 a 4 del artículo 5* (continuación*), *párrafos 1 y 3 del artículo 6* (continuación**), *artículo 8* (conclusión**) *y artículo 26*

21. El PRESIDENTE presentando el proyecto revisado del texto de los párrafos 1 a 4 del artículo 5, los párrafos 1 y 3 del artículo 6, el artículo 8 y el artículo 26 (A/CONF.89/C.1/L.211), dice que refleja una transacción general conseguida tras largas y delicadas negociaciones en el Grupo Consultivo que ha sido designado a raíz de los debates en el Pleno y en la Comisión. El Grupo Consultivo estaba compuesto de representantes de cada grupo regional, que han consultado con los demás miembros de sus respectivos grupos antes de expresar su opinión. Por tanto, la transacción refleja en esa medida el sentir general de todos los miembros de la Conferencia.

22. Refiriéndose concretamente a los artículos 5, 6 y 8, que en conjunto engloban los principios generales en que se basa el convenio, indica primero que en el inciso *a*) del párrafo 4 del artículo 5 del texto francés, la palabra "*chargeur*" debe ser sustituida por "*transporteur*". Se ha mantenido la norma básica por la que se rige la responsabilidad en caso de incendio, pero la responsabilidad del porteador ha sido ampliada para que comprenda los casos en que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega sobrevienen por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes en la adopción de todas las medidas que razonablemente puedan exigirse para apagar el incendio y evitar o mitigar sus consecuencias (apartado ii) del inciso *a*) del párrafo 4).

23. En el artículo 6 se ha tomado por base para la limitación de la responsabilidad el doble criterio del peso

* Reanudación de los trabajos de la 10a. sesión.
** Reanudación de los trabajos de la 13a. sesión.

y la unidad de carga. El Derecho Especial de Giro (DEG), definido por el Fondo Monetario Internacional, se ha elegido como unidad de cuenta (artículo 26).

24. El artículo 8 introduce una modificación importante al disponer que el porteador no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad en virtud del artículo 6 si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión por parte del porteador únicamente.

25. En el último párrafo del documento A/CONF.89/C.1/L.211 figura una declaración en el sentido de que la responsabilidad del porteador en virtud del convenio se basa en el principio de la presunción de culpa o negligencia. Ello significa que, por regla general, la carga de la prueba recae en el porteador. Sin embargo, en ciertos casos las disposiciones del convenio pueden modificar esta regla.

26. Como las cuestiones de principio ya han sido discutidas detalladamente, desea sugerir que la Comisión proceda a votar.

27. El Sr. MONTGOMERY (Canadá), explicando su voto antes de la votación, con arreglo al artículo 36 del reglamento, dice que no puede aceptar la propuesta de transacción y, en particular, los textos revisados del artículo 6 (Limitación de la responsabilidad) y del artículo 8 (Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad), los cuales, a su entender, no establecen un equilibrio satisfactorio entre los intereses de los cargadores, por una parte, y de los porteadores, por otra. Habría podido apoyar el texto de la CNUDMI y también la propuesta de transacción si se hubieran aumentado suficientemente los límites de responsabilidad expresados en derechos especiales de giro. Sin embargo, el Grupo Consultivo rechazó semejante aumento. La delegación canadiense considera también que no han sido bien estudiadas las bases económicas del régimen jurídico. Por consiguiente, votará contra la propuesta.

28. El Sr. SUMULONG (Filipinas) señala que en el texto de la transacción se ha omitido el párrafo 4 del artículo 6 del texto de la CNUDMI (párrafo 3 de la variante de la CNUDMI).

29. El Sr. VIGIL-TOLEDO (Perú) reconoce el trabajo que ha realizado el Grupo Consultivo para llegar a una solución de transacción, pero no puede apoyar el texto de los párrafos 1 y 4 del artículo 5 propuesto en el documento A/CONF.89/C.1/L.211. Por ser un país en desarrollo y por su ubicación geográfica, el Perú tiene interés primordial en desarrollar su marina mercante. La fórmula propuesta vulnera esos intereses.

30. Primeramente, no se ha previsto la excepción basada en el error de navegación. Desde un punto de vista estrictamente teórico, podría comprenderse semejante exclusión por motivos de coherencia jurídica, puesto que la regla general es que el principal debe responder por la falta de sus agentes. Sin embargo, parece que no han sido suficientemente atendidas las consecuencias económicas de tal exclusión para países en desarrollo como el Perú. Además, desde el mismo punto de vista jurídico, parece contradictorio, en caso de incendio, crear una excepción en beneficio del porteador; seguramente habría sido más coherente admitir como excepción el error de navegación y regular el caso de incendio con las normas generales de la responsabilidad.

31. Además, las disposiciones propuestas entrañarían una transferencia de los riesgos del seguro de la carga al seguro de responsabilidad; el seguro de la carga puede ser obtenido en el Perú, pero el seguro de responsabilidad debe colocarse en el extranjero, con la consiguiente pérdida de divisas para el país.

32. Finalmente, debe observarse que cualquier carga que se imponga en virtud de disposiciones tales como el párrafo 1 del artículo 5 modificado resultará más onerosa para las flotas mercantes nacientes, como la del Perú, que para las marinas mercantes tecnológicamente adelantadas y que han logrado un alto grado de calificación.

33. El Sr. DIOP (Senegal) pide que se aclare una contradicción manifiesta en el inciso *b*) del párrafo 1 del artículo 6, donde, por una parte, se menciona una suma equivalente a dos veces y media el flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso y, por otra, la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del contrato de transporte.

34. El Sr. SELVIG (Noruega) explica que el inciso *b*) del párrafo 1 del artículo 6 propuesto por la CNUDMI contenía un espacio en blanco, con miras a la inserción de una cifra que representase una proporción del flete que habría de pagarse, seguido por dos variantes, que se incluyeron provisionalmente mientras se decidía si la base para fijar los límites de la responsabilidad en caso de retraso en la entrega sería el flete pagadero por las mercancías que sufrieron el retraso o el pagadero en virtud del contrato de transporte. Al redactarse el documento A/CONF.89/C.1/L.211, se sugirió que el límite fuese el doble del flete pagadero por las mercancías que hubieran sufrido retraso, pero que no excediese del flete total pagadero en virtud del contrato de transporte marítimo de mercancías; ulteriormente se convino en fijar en dos y medio en vez de dos el múltiplo del flete pagadero por las mercancías que hubieran sufrido retraso.

35. El Sr. CLETON (Países Bajos) está dispuesto a apoyar los textos propuestos en el documento A/CONF.89/C.1/L.211, con un ánimo de conciliación del que espera darán muestras otras delegaciones, incluidas las que no consideran satisfactoria la transacción propuesta.

36. Como la delegación de Filipinas, se pregunta si el párrafo 4 no ha sido omitido inadvertidamente del texto referente al artículo 6.

37. El Sr. VIS (Secretario Ejecutivo de la Conferencia) aclara que el documento A/CONF.89/C.1/L.211 contiene únicamente la disposiciones que han de ser objeto de debate con objeto de llegar a textos de transacción para los artículos que se estudian.

38. El Sr. REISHOFER (Austria) lamenta que, por las razones que han expuesto los representantes del Canadá y del Perú, no pueda apoyar el texto propuesto en el documento A/CONF.89/C.1/L.211. Además, desde un principio se viene oponiendo a la inversión de la carga de la prueba en caso de incendio.

39. El Sr. MASSUD (Pakistán) aprecia considerablemente los esfuerzos realizados para lograr los textos de transacción contenidos en el documento A/CONF.89/C.1/L.211. A pesar de la insatisfacción expresada por algunas delegaciones, es evidente que las propuestas que tiene ante sí la Comisión dejarán todavía al porteador en situación favorable. La delegación pakistaní cree que hay en el texto propuesto para el inciso *b*) del párrafo 1 del artículo 6 una anomalía consistente en que, si durante el transporte sufren retraso las dos quintas partes de las mercancías amparadas por un contrato de transporte, el retraso en el transporte de las restantes mercancías incluidas en ese contrato no hará que aumente la responsabilidad del porteador.

40. El Sr. BENTEIN (Bélgica) lamenta que en las disposiciones propuestas se haya excluido una cláusula de excepción por errores de navegación y considera discutibles los argumentos aducidos en apoya de esa exclusión. Sin embargo, está dispuesto a aceptar la solución de transacción contenida en el documento A/CONF.89/C.1/L.211, con la esperanza de que sea posible lograr un convenio aceptable para la mayoría de los Estados Miembros de las Naciones Unidas y garantizar así la seguridad jurídica del cargador y del porteador. Aun cuando, a causa de ello, algunos países hayan de hacer frente a un aumento de los costos de transporte mayor del que esperaban, la comunidad naviera en conjunto sufragará esos gastos e incluso deberá estar dispuesta a hacerlo como justa contrapartida de la seguridad jurídica. La delegación de Bélgica hace suyas las observaciones del representante de los Países Bajos acerca de la necesidad de avenencia, y espera que la Comisión estudiará sériamente la posibilidad de incluir en el Acta Final una declaración de intenciones respecto del párrafo 1 del artículo 5.

41. El Sr. HONNOLD (Estados Unidos de América) puede apoyar la solución de transacción propuesta. Sin embargo, quisiera saber si la Comisión puede aún discutir cuestiones técnicas o de redacción referentes a los textos estudiados, en la inteligencia de que no se tocará el fondo de esos textos.

42. El PRESIDENTE, refiriéndose al procedimiento que ha de seguirse dice que, a su entender, la Comisión debe votar sobre la totalidad de los textos de transacción contenidos en el documento A/CONF.89/C.1/L.211, con lo que se considerarían retiradas todas las demás propuestas referentes a esas disposiciones. A pesar de la falta de tiempo, hará lo posible para que puedan intervenir las delegaciones que deseen hablar de los textos de transacción, a condición de que no se presenten enmiendas de fondo.

43. El Sr. CARRAUD (Francia) dice que no estaba del todo satisfecho con el texto de la CNUDMI, pero estaba dispuesto a apoyarlo con ánimo de conciliación; asimismo está dispuesto a aceptar los textos ahora propuestos, que son resultado de un encomiable esfuerzo de transacción, especialmente por parte de los países que, a diferencia de Francia, no tienen al mismo tiempo cargadores y porteadores entre sus nacionales. Si bien parece improbable un consenso, existe evidentemente una gran coincidencia de puntos de vista entre los miembros de la Comisión, lo que constituye una alentadora muestra del deseo de lograr un entendimiento internacional sobre el mayor número posible de cuestiones.

44. Pasando a un problema de redacción, estima que hay falta de coherencia en los textos de los apartados i) y ii) del inciso *a*) del párrafo 4, pues el primero contiene las palabras "si el demandante prueba", mientras que en el segundo figura la expresión "respecto de los cuales el demandante pruebe".

45. El Sr. PORTELA (Argentina) dice que tiene plena conciencia de las dificultades con que ha debido enfrentarse el Grupo Consultivo, pero comparte la insatisfacción expresada por la delegación del Perú acerca de los textos de transacción propuestos, en particular acerca del párrafo 1 del artículo 5, y no puede apoyar las propuestas que figuran en el documento A/CONF.89/C.1/L.211.

46. El Sr. BYERS (Australia) dice que los textos propuestos pueden ser considerados satisfactorios en general, habida cuenta de la diversidad de intereses en juego. Está dispuesto a apoyar esas propuestas.

47. El Sr. EYZAGUIRRE (Chile) aprecia el gran esfuerzo que han realizado el Presidente y el Grupo Consultivo para llegar a una conciliación de todos los puntos de vista al preparar los textos de transacción, aun cuando, en su opinión, el propio texto de la CNUDMI representaba ya una transacción general sobre todos los aspectos de modificaciones de las Reglas de La Haya. Sin embargo, los textos cometidos ahora a la Comisión contienen algunas discrepancias. Así, por ejemplo, ha resultado difícil fijar el importe de los límites de responsabilidad mientras todavía se debatían las disposiciones generales sobre responsabilidad; a la luz de las ulteriores enmiendas a las disposiciones sobre responsabilidad – por ejemplo, la cuestión de la carga de la prueba en caso de incendio – le parecen demasiado bajas las cantidades que ahora se proponen. Además, la eliminación de los incisos *b*) y *c*) del párrafo 1 del artículo 8 tendría consecuencias verdaderamente graves para el cargador. Por consiguiente, la delegación de Chile no podrá votar a favor de las propuestas contenidas en el documento A/CONF.89/C.1/L.211.

48. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) ha dado su apoyo a las propuestas actualmente sometidas a la Comisión, para mostrar ánimo de cooperación y por estar convencido de que son acertadas. Sin embargo, estima que los textos podrían haberse mejorado más con la inclusión de una reserva o condición referente a la falta náutica. Pide que sus comentarios queden reflejados en el acta.

49. El PRESIDENTE dice que las observaciones del representante soviético quedarán reflejadas en el acta resumida de la sesión.

50. Invita a los miembros de la Comisión a proponer enmiendas de redacción a las disposiciones incluidas en la "transacción global".

51. El Sr. AMOROSO (Italia) sugiere que, al final del inciso *b*) del párrafo 4 del artículo 5 del texto inglés modificado, se sustituyan las palabras "*a claimant*" por "*the claimant*" y que se supriman las restantes palabras de la frase, ya que el informe sobre la investigación debe

proporcionarse al porteador o al reclamante que lo solicite, de manera que estén plenamente informados sobre la situación.

52. *Así queda acordado.*

53. El Sr. GORBANOV (Bulgaria) desearía que a continuación de las palabras "la carga de la prueba" se insertasen las palabras "a efectos de exoneración de responsabilidad" en la segunda frase del texto que se propone incluir en el informe de la Primera Comisión al Pleno de la Conferencia (A/CONF.89/C.1/L.211, pág. 3).

54. El Sr. MALELA (Zaire) considera que la sugerencia de Bulgaria se refiere a una cuestión de fondo más que de forma y, por tanto, pondría en tela de juicio la "transacción global" que se ha elaborado.

55. El Sr. GORBANOV (Bulgaria) retira su sugerencia, en vista de que se considera que entraña una cuestión de fondo.

56. El Sr. KHOO (Singapur) felicita al Presidente por el texto que figura en el documento A/CONF.89/C.1/L.211, en el que se concilian acertadamente puntos de vista divergentes. Desearía recordar a todos los que esperaban avanzar más deprisa que el progreso se hace por etapas. Respecto del régimen actual, lo que se ha conseguido es una mejora modesta, pero considerable. Aun a sabiendas de que una transacción no puede dar satisfacción a todo el mundo, la delegación de Singapur acepta la "transacción global" propuesta en el citado documento.

57. El Sr. SMART (Sierra Leona) agradece al Presidente los esfuerzos que ha desplegado por llegar a un acuerdo. La "transacción global" contiene muchos aspectos que no favorecen a su país, pero la Conferencia está tratando de asuntos en los que es inevitable el conflicto de intereses, y la transacción será forzosamente cuestión de concesiones mutuas. El mantenimiento del actual régimen acarrearía mayores dificultades a los cargadores, mientras que la aprobación del convenio en nada empeorará su situación, e incluso puede mejorarla algo. La delegación de Sierra Leona está dispuesta a aceptar la "transacción global" en aras de la buena inteligencia internacional, si bien es de esperar que se haga más justicia al cargador cuando llegue el momento de revisar el convenio.

58. Lo mismo que el representante del Canadá, considera que no son muy satisfactorios los límites de responsabilidad establecidos en el inciso *a*) del párrafo 1 del artículo 6. No desea proponer una enmienda verbal, pero cree que convendría aumentar ligeramente el número de unidades de cuenta previsto en dicho apartado.

59. En relación con el inciso *b*) del párrafo 1 del artículo 6, no ha comprendido claramente la explicación dada por el representante de Noruega en respuesta a la pregunta del representante del Senegal, y desea exponer su dificultad con un ejemplo concreto. Suponiendo que se hayan pagado 1.000 dólares de los Estados Unidos de flete por un envío que luego haya sufrido considerable retraso, ¿la suma recibida por el consignatario como indemnización por el retraso será de 1.000 o de 2.500 dólares de los Estados Unidos? Si la respuesta es 1.000 dólares de los Estados Unidos hay un error en el inciso *b*) del párrafo 1, pues en él se dice que el consignatario tendrá derecho a recibir una suma equivalente a dos veces y media el flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso. Los redactores del texto estaban sin duda pensando en el caso de los envíos efectuados en varias remesas, cuando unos buques llegan puntualmente y otros sufren retraso. En tal caso, si en el conocimiento de embarque figura el importe total del flete, la responsabilidad del porteador por el retraso se evaluará mediante un prorrateo. En el caso de una sola expedición, la situación sería diferente.

60. El Sr. HENNI (Argelia) felicita al Presidente por los esfuerzos que ha realizado para elaborar un texto de transacción. Entre las intervenciones que se han hecho contra ese texto, ha quedado muy impresionado por los argumentos que ha expuesto al representante del Perú, ya que Argelia es un país usuario de buques que está tratando de constituir su marina mercante, la cual asciende ahora a más de 1,5 millones de toneladas de peso muerto. Sin embargo, está firmemente convencido de que debe darse prioridad a los intereses globales del tercer mundo sobre los intereses de un país determinado, y por eso hace un llamamiento a la delegación del Perú y de otros países latinoamericanos para que acepten la solución de transacción en beneficio de los intereses a largo plazo de todo el tercer mundo. Aunque le habría agradado que la "transacción global" tuviese mayor alcance, comprende que ninguna transacción podrá ser jamás totalmente satisfactoria, y está dispuesto a apoyar sin reserva las propuestas sometidas a la Comisión.

61. El Sr. CASTRO (México) dice que es cierto que los límites de responsabilidad propuestos en la CNUDMI eran mucho más altos y que el texto del artículo 8 de la CNUDMI hacía más justicia al interés legítimo de los países en desarrollo por obtener una vida mejor para sus pueblos, pero que si se mostrara una oposición estricta a la transacción, el único resultado sería mantener el régimen actualmente en vigor, que de ninguna manera es más justo que la solución ahora ofrecida. Por ello apoya el texto de transacción y se une a la delegación de Argelia para hacer un llamamiento a los países en desarrollo a fin de que pospongan los intereses nacionales a los del tercer mundo en conjunto.

62. El PRESIDENTE invita a la Comisión a votar sobre el texto de los artículos incluidos en el documento A/CONF.89/C.1/L.211, con la enmienda introducida por el representante de Italia.

63. *Por 64 votos contra 3 y 9 abstenciones, queda aprobado el texto de los artículos que figuran en el documento A/CONF.89/C.1/L.211, con la modificación introducida.*

*Artículo 5* (continuación)

*Párrafos 5 a 7*

64. El PRESIDENTE dice que los párrafos 5 a 7 del artículo 5 no fueron incluidos en la "transacción global" que figura en el documento A/CONF.89/C.1/L.211 y que, por tanto, pueden ser objeto de enmiendas. Invita a la Comisión a examinar en primer lugar las enmiendas al

párrafo 5 propuestas por Grecia (A/CONF.89/C.1/L.4), por la URSS (A/CONF.89/C.1/L.117) y por Mauricio (A/CONF.89/C.1/L.122).

65. El Sr. MARCIANOS (Grecia), al presentar la propuesta que figura en el documento A/CONF.89/C.1/L.4, dice que la Comisión debería prever la introducción de arreglos especiales entre el porteador y el cargador en el caso de transporte de animales vivos, pues las circunstancias de ese transporte son muy diversas para poder ser tratadas en una sola regla general.

66. El Sr. MUCHUI (Kenya) y el Sr. SANYAOLU (Nigeria) se oponen a la propuesta.

67. El PRESIDENTE, observando que ningún orador desea hablar en favor de la propuesta, dice que la considerará rechazada.

68. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) dice que la segunda parte del párrafo 5 carece virtualmente de sentido porque, si el porteador presenta pruebas de que el daño se debió a riesgos especiales, ha demostrado *ipso facto* que no es el responsable. Por tanto, la propuesta de su delegación (A/CONF.89/C.1/L.117) suprimiría por completo las palabras "y que, habida cuenta de las circunstancias de hecho, la pérdida, el daño o la demora en la entrega podría atribuirse a tales riesgos" y substituiría las palabras "que éstos fueron" por las palabras "que tales riesgos especiales han sido".

69. El Sr. POPOV (Bulgaria) y el Sr. MARCIANOS (Grecia) apoyan la propuesta soviética.

70. El PRESIDENTE dice que, en ausencia de más apoyo a la propuesta soviética, considerará que la misma ha sido rechazada.

71. El Sr. BOOLELL (Mauricio) retira la propuesta contenida en el documento A/CONF.89/C.1/L.122. En consecuencia, también retira su propuesta relativa al artículo 7, que dependía de la decisión sobre aquélla (véase 14a. sesión, párr. 2).

72. El PRESIDENTE invita a la Comisión a examinar después las enmiendas al párrafo 6 propuestas por Bulgaria (A/CONF.89/C.1/L.48) y por la URSS (A/CONF.89/C.1/L.117).

73. El Sr. GORBANOV(Bulgaria) dice que el efecto de la propuesta de su delegación (A/CONF.89/C.1/L.48) sobre la eliminación de las palabras "de medidas razonables para el salvamento" sería la supresión de la distinción entre medidas para salvar vidas humanas, por una parte, y de medidas para salvar propiedades, por la otra. La referencia a medidas "razonables" pondría al porteador en la posición imposible de tener que decidir en una emergencia si la acción que se propone emprender para salvar propiedades, como es su deber, se podría juzgar, de hecho, qu es razonable.

74. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) dice que la propuesta de su delegación (A/CONF.89/C.1/L.117), tendiente a suprimir la palabra "razonables" del párrafo 6, se basa en consideraciones similares: la expresión crearía problemas cuando un buque se encontrase en dificultades y corriesen iguales riesgos las vidas humanas y las mercancías. El capitán del buque tendría la carga de decidir si son razonables las medidas que se propone adoptar, sabiendo que se le puede imputar responsabilidad si se considera que tales medidas no eran razonables. No debería haber más que un criterio, a saber, que la pérdida, el daño o el retraso fueron el resultado de medidas destinadas a proteger vidas o mercancías en el mar.

75. El Sr. MARCIANOS (Grecia) apoya la propuesta de Bulgaria por las razones que han expuesto los representantes de Bulgaria y de la Unión Soviética.

76. El Sr. SUCHORZEWSKI (Polonia) acoge favorablemente las propuestas de Bulgaria y de la Unión Soviética.

77. El Sr. SMART (Sierra Leona) dice que la intención de los redactores ha sido prevenir las pérdidas o el daño de la carga a consecuencia de medidas de seguridad poco razonables como, por ejemplo, la echazón de mercancías de todas clases al tratar de capturar una serpiente venenosa suelta por el buque. Sin hacer una propuesta formal, indica que quizá podría subsanarse la dificultad si se adelantara el lugar de la palabra "razonable" dentro de la frase.

78. El Sr. KHOO (Singapur) recuerda que la colocación de la palabra "razonable" no se decidió en la CNUDMI, sino después de prolongados debates. Es partidario de que se mantenga el texto en su forma actual.

79. El Sr. WAITITU (Kenya) y el Sr. SANYAOLU (Nigeria) convienen con el representante de Singapur en que se mantenga el texto de la CNUDMI.

80. El Sr. POPOV (Bulgaria) asegura a los representantes que su propuesta no se inspira en consideraciones distintas de las expuestas en el documento A/CONF.89/C.1/L.48. En vista de la falta de apoyo, retirará su propuesta, aunque con cierto recelo. Basándose en el texto en su forma actual, los porteadores podrían negarse a dar auxilio a quienes lo necesiten, y abstenerse de actos que de hecho serían medidas perfectamente razonables para el salvamento de bienes en el mar.

81. El Sr. MARCIANOS (Grecia) dice que, como representante de una nación marítima de tradición milenaria, no puede sino deplorar la eliminación de la obligación moral secular de prestar auxilio en caso de peligro en el mar.

82. El Sr. PTAK (Polonia) comparte plenamente las opiniones expresadas por el representante de Bulgaria.

83. El PRESIDENTE dice que, en vista de la variedad de opiniones expresadas, pondrá a votación la propuesta de la Unión Soviética sobre el párrafo 6 del artículo 5 (A/CONF.89/C.1/L.117).

84. *Por 32 votos contra 11 y 21 abstenciones, queda rechazada la propuesta.*

85. El Sr. PORTELA (Argentina), refiriéndose a su enmienda al párrafo 7 del artículo 5 (A/CONF.89/C.1/L.123), dice que determinar las proporciones de culpa en caso de pérdida, daño o retraso en la entrega resultantes de una concurrencia de causas implica un juicio de valor que no puede realizarse adecuadamente en la forma propuesta en ese párrafo. O bien debería suprimirse totalmente la última frase del párrafo 7 que

comienza con las palabras "pero deberá demostrar" o, si se quiere mantener, debería ponerse punto y coma tras la palabra "negligencia" y modificar el resto de la frase para que dijera "determinando el tribunal la proporción correspondiente a las distintas causales".

*Se levanta la sesión a las 17.15 horas.*

# 35a. sesión

**Martes 28 de marzo de 1978, a las 17.15 horas**

*Presidente*: Sr. M. CHAFIK (Egipto).

A/CONF.89/C.1/SR.35

**Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/7 y Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.58 y Corr.1, L.78, L.95, L.123, L.125, L.138, L.203, L.207, L.214)**

*Artículo 5* (conclusión)

1. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) dice que su delegación retira la enmienda que había presentado (A/CONF.89/C.1/L.58 y Corr.1).

2. El Sr. PALMER (Reino Unido) dice que está dispuesto a retirar la enmienda del Reino Unido al párrafo 7 (A/CONF.89/C.1/L.78), que sólo afecta a la forma.

3. El PRESIDENTE invita a las delegaciones a examinar la enmienda al párrafo 7 propuesta por la Argentina (A/CONF.89/C.1/L.123).

4. El Sr. RAY (Argentina) señala que el texto actual del párrafo 7, que se refiere al supuesto en que concurren dos causas para ocasionar el perjuicio y en que conviene determinar la parte de responsabilidad que corresponde a cada una de ellas, impone la carga de una prueba muy difícil de aportar. Si no existe una determinación precisa, se puede sostener en ciertos casos la total irresponsabilidad del porteador. En consecuencia, si se desea tener en cuenta tal supuesto, sólo caben dos soluciones: o bien suprimir por completo la última parte de la frase que versa sobre la obligación de probar el importe de la pérdida, el daño o el retraso que no puede atribuirse a culpa o negligencia del porteador, o bien sustituirla por el texto de la propuesta argentina.

5. El Sr. CLETON (Países Bajos) considera justificada la preocupación del representante de la Argentina. Efectivamente, si se compara el texto de proyecto de convenio con el de otros convenios, en particular con el párrafo 5 del artículo 17 del Convenio CMR, relativo al transporte internacional de mercancías por carretera[1], se advierte que la redacción de estos instrumentos es mucho más moderada. Hay que reconocer que al porteador le resulta difícil probar el importe exacto de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que no puede atribuirse a culpa de su parte, y es preferible que sea el tribunal el que determine la parte de responsabilidad que corresponde a cada una de las causas concurrentes que han ocasionado la pérdida o el daño. En consecuencia, el representante de los Países Bajos se pronuncia en favor de la enmienda de la Argentina o, en su defecto, en favor de la aprobación de un texto análogo al del párrafo 5 del artículo 17 del Convenio CMR, relativo al transporte internacional de mercancías por carretera.

6. El Sr. SUCHORZEWSKY (Polonia), apoyado por el Sr. MÜLLER (Suiza) y el Sr. KACIĆ (Yugoslavia), se pronuncia también en favor de la propuesta de la Argentina, que es razonable y se ajusta a las necesidades de la práctica.

7. El Sr. BYERS (Australia) no puede compartir esta opinión. Cuando el daño se debe a causas concurrentes, la única solución es la del texto actual, pues sólo el porteador está en condiciones de indicar la parte exacta de responsabilidad que le incumbe. La enmienda propuesta por la Argentina equivale a imponer indirectamente al cargador la carga de una prueba que no puede aportar. En consecuencia, el representante de Australia se pronuncia en contra de la enmienda de la Argentina.

8. El Sr. CHRISTOV (Bulgaria) estima que la propuesta de la Argentina es equitativa y fundada; recoge una cláusula que ya existe en otros convenios de transporte y responde así a la finalidad esencial del proyecto de convenio, que es la de armonizar los diversos instrumentos en materia de transportes. El representante de Bulgaria apoya esta propuesta.

9. El Sr. RAY (Argentina) contesta a las objeciones formuladas por el representante de Australia y hace observar que el párrafo 7 del artículo 5 se basa en la hipótesis de que dos elementos simultáneos han contribuido al daño y de que el cargador no dispone de prueba alguna sobre la parte de responsabilidad del porteador. El objeto de la propuesta argentina es sencillamente aclarar la situación confiando al tribunal la determinación de la parte exacta de responsabilidad imputable de cada uno de los factores. No se trata de imponer obligaciones especiales al cargador o al consignatario.

10. El Sr. SELVIG (Noruega) suscribe las observaciones del representante de Australia. Subraya que el tipo de

[1] Naciones Unidas, *Recueil des Traités*, vol. 399, pág. 189.

situación a que se refiere el párrafo 7 del artículo 5 puede darse en la práctica y que, aun cuando se suprima la última parte de la frase, será preciso determinar, con arreglo a la ley nacional, la parte del daño que ha sido ocasionada por negligencia del porteador y la que proviene de otras causas.

11. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) hace suyas las objeciones de los representantes de Australia y de Noruega. Estima que el texto actual del párrafo 7 ha sido elaborado con esmero y que corresponde a la situación jurídica imperante en muchos países. Por lo tanto, sería de lamentar que se suprimiese o modificase el final de la frase.

12. La Sra. RICHTER-HANNES (República Democrática Alemana) también es partidaria de que se mantenga el texto actual del párrafo 7.

13. El PRESIDENTE somete a votación la enmienda de la Argentina (A/CONF.89/C.1/L.123).

14. *Por 35 votos contra 14 y 9 abstenciones, queda rechazada la enmienda.*

15. El PRESIDENTE invita a los miembros de la Comisión a examinar la propuesta de los Estados Unidos y Singapur (A/CONF.89/C.1/L.126) encaminada a añadir un nuevo párrafo 8 al artículo 5.

16. El Sr. HONNOLD (Estados Unidos) dice que la propuesta de los Estados Unidos y Singapur, tendiente a definir con mayor precisión el sentido de la expresión "empleados o agentes del porteador", puede parecer obvia y, por lo tanto, superflua a ciertas delegaciones, dado que en la mayoría de los países la legislación dispone ya que el porteador que confíe la ejecución de una parte de las obigaciones dimanantes del contrato de transporte a una empresa independiente, como, por ejemplo, una empresa de carga y descarga, no puede eludir la responsabilidad que le incumbe desde que ha tomado las mercancías bajo su custodia, en el sentido del artículo 4, alegando que esa empresa no es su agente. Esta doctrina es la que se ha incorporado en el artículo 10 del proyecto de convenio, que trata del supuesto en que la ejecución del transporte o de una parte del transporte se encomienda a un porteador efectivo. Sin embargo, en ciertos ordenamientos jurídicos la duda es posible, por cuanto las empresas de carga y descarga no son consideradas como agentes del porteador, sino como contratistas independientes. La delegación de los Estados Unidos desea señalar que, a su juicio, esos ordenamientos son incompatibles con la estructura del convenio y con el principio fundamental del establecimiento de un régimen uniforme entre distintos sistemas jurídicos. Por ello, ha propuesto que se añada un párrafo suplementario al artículo 5, y espera que muchas delegaciones apoyarán esta propuesta en interés de la claridad y la armonización.

17. El Sr. SELVIG (Noruega) comparte la opinión del representante de los Estados Unidos. Según la interpretación de la delegación de Noruega, la expresión "empleados o agentes" del porteador designa, a los efectos del convenio, todas las personas a cuyos servicios recurre el porteador para la ejecución del transporte o del contrato de transporte y, por consiguiente, se puede interpretar sin dificultad en el sentido de la propuesta de los Estados Unidos. No obstante, dicha expresión no sólo se emplea en el artículo 5, sino también en otros muchos artículos del proyecto de convenio, lo que puede plantear problemas. En particular, el artículo 4, mencionado en la propuesta, contiene un párrafo 3 que se refiere, no sólo a los empleados o agentes del porteador, sino también a los del consignatario; por eso cabe preguntarse si conviene limitar el sentido de esta expresión al artículo 4. Para evitar tales problemas es posible, bien elaborar una definición que se aplicaría a todos los artículos del convenio y que figuraría en el artículo 1, o bien indicar claramente en las actas de la Conferencia que, a juicio de los miembros de la Comisión por "empleados o agentes del porteador" se entiende todas las personas a cuyos servicios recurre el porteador.

18. El Sr. SANYAOLU (Nigeria) subraya que el artículo 5 guarda estrecha relación con los artículos 6 y 8, que han sido objeto de una transacción global aprobada por gran mayoría en la Comisión. La propuesta de los Estados Unidos afecta a la limitación de la responsabilidad del porteador, en el sentido del párrafo 1 del artículo 8, y rebasa el ámbito de las disposiciones aprobadas en virtud de la transacción global; por consiguiente, la delegación de Nigeria no puede aceptarla.

19. El Sr. GUEIROS (Brasil) considera demasiado amplia la definición de empleados o agentes del porteador formulada en la propuesta de los Estados Unidos. Es, además, superflua, habida cuenta de la transacción global a que ha llegado la Comisión.

20. El Sr. MORENO-PARTIDAS (Venezuela) considera interesante la propuesta consignada en el documento A/CONF.89/C.1/L.126; no hay que olvidar, sin embargo, que la legislación aplicable en esta materia varía según los países. Así, por ejemplo, en Venezuela no es posible considerar que una compañía de estiba es un agente del porteador, en el sentido de la definición propuesta en la enmienda de los Estados Unidos. Además es cierto que esta definición afectaría a otros artículos del convenio. Ahora bien, como los artículos 5, 6 y 8 han sido objeto de una transacción global, no parece posible incluir en el artículo 1 una definición de la expresión "empleados o agentes del porteador". Sin embargo, sería muy conveniente indicar en el proyecto de convenio que todos los actos que cometan las empresas empleadas por el porteador, como las empresas de carga y descarga, empeñan la responsabilidad de éste.

21. El Sr. MASSUD (Pakistán) dice que, según su interpretación, la expresión "empleados o agentes del porteador" comprende también las empresas de carga y descarga. Sin embargo, el representante de los Estados Unidos ha subrayado con razón que, según ciertos ordenamientos jurídicos, el porteador puede eludir la responsabilidad que le incumbe alegando que se trata de "personas independientes" y no de agentes suyos. Por ello, el representante del Pakistán puede apoyar la propuesta de los Estados Unidos; al mismo tiempo, a fin de evitar toda dificultad en relación con los demás artículos, desearía que la definición formulada en dicha propuesta figurase en el artículo 1.

22. El Sr. SUCHORZEWSKI (Polonia) no puede apoyar la propuesta de los Estados Unidos, ya que dejaría

sin efecto la transacción global aprobada por la Comisión respecto de los artículos 5, 6 y 8 (A/CONF.89/C.1/L.211) y suscitaría problemas de interpretación respecto de otros artículos del proyecto de convenio. En particular, el representante de Polonia señala a la atención de la Comisión el artículo 7 del proyecto de convenio, según el cual los empleados o agentes del porteador pueden acogerse a las mismas exoneraciones que el propio porteador. Además, con arreglo a la definición que figura en la propuesta de los Estados Unidos, se puede sostener que el cargador es también un agente del porteador.

23. El Sr. CHRISTOV (Bulgaria) estima que la propuesta de los Estados Unidos debería figurar al principio del convenio, dado que la expresión que trata de definir aparece en muchos artículos. En su forma actual, esta enmienda podría causar dificultades de interpretación, por lo que la delegación búlgara no puede apoyarla.

24. El Sr. KERRY (Reino Unido) no puede apoyar la propuesta de los Estados Unidos, porque no abarca el conjunto de los artículos del proyecto de convenio. Además, sólo versa sobre el período de ejecución del contrato de transporte y no sobre los actos anteriores al transporte. Ahora bien, en la práctica a veces se da que el porteador recurra a un contratista independiente para que ponga el buque en condiciones. Según los diferentes ordenamientos jurídicos, este contratista podría ser considerado como agente del porteador o como persona independiente, lo que sería contrario al objetivo esencial del convenio, que es instituir un régimen uniforme en todas las legislaciones. Finalmente, en los casos en que fuera aplicable, la definición de los Estados Unidos sería demasiado amplia, puesto que abarcaría de hecho todas las disposiciones referentes al porteador efectivo. Incumbe a los tribunales nacionales decidir en cada caso particular, y es inútil incluir tal definición en el convenio.

25. La Sra. RICHTER-HANNES (República Democrática Alemana) dice que esta propuesta no es necesaria para la República Democrática Alemana, dado que la legislación de su país considera como "agente" del porteador a toda persona a cuyos servicios éste recurre. En cambio, esa propuesta puede ser útil para los países del *common law* y, por lo tanto, debe ser apoyada, pues favorece el establecimiento en las legislaciones nacionales de un régimen uniforme en materia de transporte.

26. El Sr. VALLEJO (Colombia) no puede aceptar la propuesta de los Estados Unidos, porque en Columbia los contratistas independientes, y concretamente los estibadores, son empleados de una empresa del Estado que tiene el monopolio de ese servicio, por lo que al porteador no le es dado escogerlos y muchos menos vigilarlos. Ahora bien, en el presente convenio se entiende que el porteador sólo incurre en responsabilidad por los actos cometidos por sus agentes cuando está en condiciones de vigilarlos.

27. El Sr. PRESIDENTE comprueba que todas las delegaciones que han hecho uso de la palabra, a excepción de la República Democrática Alemana, se han pronunciado en contra de la propuesta de los Estados Unidos, y entiende, por lo tanto, que la Comisión rechaza dicha propuesta. Recuerda que los Países Bajos han presentado una propuesta encaminada a añadir un nuevo párrafo al artículo 5 (A/CONF.89/C.1/L.95) e invita a los miembros de la Comisión a examinarla.

28. El Sr. CLETON (Países Bajos), al explicar el origen de la propuesta de los Países Bajos, indica que su delegación ha estimado que la falta en el proyecto de convenio de una disposición relativa al método de cálculo del importe de la indemnización que debe pagarse en caso de daño a las mercancías constituía una laguna y se ha esforzado por llenarla proponiendo que se introduzca una disposición análoga a la que existe en otros convenios para fijar criterios objetivos. Se propone que la indemnización se determine por referencia al valor de las mercancías en el lugar y tiempo en que se descarguen del buque, de conformidad con la legislación de muchos países. El Protocolo de Bruselas de 1968, por el que se modifica el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, firmado en Bruselas en 1924, contiene una disposición semejante y el representante de los Países Bajos cree que la aprobación de su propuesta no debería plantear problemas.

29. El Sr. WISWALL (Liberia) subraya que la Comisión ha reconocido que el porteador se ve expuesto a mayores riesgos. Teniendo en cuenta las repercusiones de la propuesta de los Países Bajos en los contratos de seguros, al permitir al asegurador conocer exactamente la cuantía de la indemnización pagadera en caso de daño, el representante de Liberia la considera útil y le brinda su apoyo.

30. El Sr. GUEIROS (Brasil) puede comprender que se calcule el importe de la indemnización con arreglo al valor comercial o a la cotización en bolsa de las mercancías, pero no comprende cómo es posible basarse en el valor corriente de mercancías de la misma naturaleza y calidad.

31. El Sr. RAY (Argentina) es partidario de la propuesta de los Países Bajos, que corresponde a un principio adoptado en numerosos países y que se inspira en el Protocolo de 1968.

32. El Sr. CASTRO (México) se adhiere a esta opinión.

33. El Sr. CARRAUD (Francia) considera oportuno incluir en el convenio un método que permita calcular el valor de la pérdida o el daño sufrido por las mercancías inspirándose en criterios indicados en el Protocolo de 1968. La expresión "valor corriente de mercancías de la misma naturaleza y calidad" es ciertamente discutible, pero también figura en el Protocolo. Así pues, la delegación francesa puede apoyar la enmienda de los Países Bajos.

34. El Sr. BYERS (Australia) declara que no puede suscribir dicha propuesta. La cláusula del Protocolo que se recoge en esta disposición ha resultado ser, según tiene entendido, de difícil aplicación. En términos generales, la delegación australiana estima que, dentro de los límites de responsabilidad, la indemnización debe cubrir el importe total de la pérdida o el daño sufridos. Ahora bien, los criterios indicados podrían conducir a una estimación arbitraria que no permitiría resarcir al cargador de la totalidad de su pérdida.

35. El Sr. MORENO-PARTIDAS (Venezuela) estima que la adopción como criterio del valor corriente de

mercancías de la misma naturaleza y calidad no debería suponer una dificultad grave, habida cuenta de que en el mercado local pueden encontrarse productos análogos a las mercancías consideradas. Así, por ejemplo, en el caso de ciertas calidades de cereales importados, puede tomarse como referencia un alimento básico para fijar un precio aproximado.

36. El Sr. PTAK (Polonia) considera sumamente útil la propuesta de los Países Bajos, muy especialmente en el caso de reparación total, en el que, a falta de tal disposición, la determinación del valor de las mercancías podría dar lugar a litigios.

37. El Sr. SANYAOLU (Nigeria) no puede apoyar la propuesta de los Países Bajos por dos razones: por una parte, el artículo 5 trata únicamente del fundamento de la responsabilidad del porteador y, por otra, esa propuesta no tiene en cuenta todos los factores que entran en juego.

38. El Sr. GORBANOV (Bulgaria) tiene también dudas acerca de la posibilidad de aceptar esta propuesta. Se trata, a su juicio, de un problema básico de derecho civil que suscita en la doctrina diversidad de opiniones. Así, el momento fijado para determinar el valor de las mercancías que han sufrido daños varía según los ordenamientos jurídicos; ese momento puede ser aquel en que se ha producido el daño, aquel en que se ejercita la acción o incluso aquel en que el tribunal emite su fallo. En consecuencia, la delegación búlgara estima que este problema debe resolverse exclusivamente por medio del arbitraje y por los tribunales nacionales.

39. El Sr. AMOROSO (Italia) cree que la propuesta de los Países Bajos puede parecer a primera vista superflua, porque, como ha dicho el representante de Bulgaria, la cuestión de que trata puede ser decidida por el derecho civil. Sin embargo, esa propuesta tiene el mérito de facilitar las relaciones entre el porteador y el cargador y de favorecer la uniformidad del procedimiento de indemnización. Por consiguiente, la delegación italiana puede apoyarla.

40. El Sr. BREDHOLT (Dinamarca) aprueba la nueva disposición propuesta por los Países Bajos, pues Dinamarca, como Estado Parte en el Protocolo de Bruselas de 1968, ha incluido en su legislación una disposición análoga que no ha suscitado hasta ahora dificultad alguna. Estima, pues, que esta disposición debería formar parte del futuro convenio.

41. El Sr. VALLEJO (Colombia) podría aceptar la propuesta de los Países Bajos, a condición de que en ella se puntualizara que el sistema de evaluación propuesto no afecta a los límites de responsabilidad ya aprobados.

42. El Sr. MARTONYI (Hungría) no puede apoyar la propuesta de los Países Bajos, ya que la pérdida pecuniaria sufrida por el cargador no se limita al valor de las mercancías, sino que puede comprender otros elementos, tales como el flete. En su opinión, la Comisión ha tenido suficientemente en cuenta los intereses de las dos partes al aceptar la limitación de la responsabilidad sobre la base del peso y de la unidad de carga. El representante de Hungría se opone resueltamente, por tanto, a toda nueva limitación de la responsabilidad que rebase los límites establecidos en la transacción global.

43. El Sr. NILSSON (Suecia) apoya la disposición propuesta por los Países Bajos, que ya figura en el Protocolo de Bruselas de 1968 y en diversas leyes nacionales relativas al transporte marítimo. En su opinión, la inclusión en el convenio de una disposición de este género promovería la uniformidad en relación con el modo de determinar la indemnización en caso de pérdida o daño de las mercancías.

44. Sin embargo, el texto de los Países Bajos sólo se refiere al párrafo 1 del artículo 5, mientras que el modo de determinación propuesto debería aplicarse también en caso de pérdida o daño causados por incendio. Se pregunta, pues, si no convendría también hacer referencia al nuevo inciso *a*) del párrafo 4 del artículo 5 aprobado en el marco de la transacción global.

45. El Sr. CLETON (Países Bajos) dice que su delegación no ha tenido la intención de limitar su propuesta a la hipótesis prevista en el párrafo 1 del artículo 5, excluyendo las pérdidas y daños causados por incendio, sino que ha estimado que la disposición referente al incendio es sólo un caso particular de la regla general enunciada en el párrafo 1 del artículo 5. Así pues, la inclusión de una referencia a esta disposición en el texto propuesto por los Países Bajos no es más que una cuestión de redacción.

46. El representante de los Países Bajos desea disipar los temores del representante de Colombia asegurándole que la propuesta de su delegación no está reñida en manera alguna con los límites de responsabilidad fijados en el artículo 6. Contrariamente a lo que piensa el representante de Hungría, esta propuesta no limitaría la cuantía de la reparación que hubiera de pagar el porteador, ya que el flete, si no está ya incluido en el valor de la mercancía calculado según el precio en el mercado, se tiene en cuenta separadamente al igual que las demás pérdidas indirectas.

47. Por consiguiente, la propuesta de los Países Bajos no puede afectar a la transacción global. Su único objeto es facilitar el cálculo del importe de la indemnización en lo que se refiere al valor de las mercancías, sin limitar de ninguna manera este importe.

48. El Sr. SMART (Sierra Leona) no puede apoyar la propuesta de los Países Bajos, pues, en su opinión, esa propuesta no tiene cabida en el artículo 5, que versa únicamente sobre el fundamento de la responsabilidad. Tampoco tiene cabida en el artículo 6, por ser contraria al espíritu de la transacción global; esta propuesta reduciría los límites de responsabilidad fijados en el marco de dicha transacción, ya que la cuantía de la indemnización siempre es menor cuando se calcula con arreglo al valor de las mercancías.

49. Sin embargo, si la verdadera finalidad de la propuesta de los Países Bajos es facilitar el cálculo del valor de las mercancías, el representante de Sierra Leona sería partidario de conservar únicamente la segunda frase, que considera aceptable, y de suprimir la primera, que excluye los otros gastos resultantes de la pérdida material de las mercancías, como ha hecho observar el representante de Hungría.

50. El Sr. CLETON (Países Bajos) hace observar que la cuestión suscitada por el representante de Hungría

encuentra respuesta en el párrafo 1 del artículo 5. Este es el párrafo a la luz del cual debe interpretarse la propuesta de los Países Bajos.

51. El PRESIDENTE somete a votación la propuesta de los Países Bajos (A/CONF.89/C.1/L.95).

52. *Por 28 votos contra 23 y 15 abstenciones, queda aprobada la propuesta.*

53. El Sr. SELVIG (Noruega) dice que ha votado a favor de la propuesta de los Países Bajos en la inteligencia de que concierne únicamente al cálculo del importe de la indemnización en lo que se refiere al valor de las mercancías y no prejuzga en manera alguna la cuestión de si el cargador podrá obtener asimismo la reparación de los demás daños y pérdidas sufridos.

54. El Sr. NILSSON (Suecia) se adhiere a la explicación de voto que ha dado el representante de Noruega.

55. El Sr. NSAPOU (Zaire) dice que se ha abstenido en la votación sobre la propuesta de los Países Bajos, porque, según esta propuesta, la indemnización se determinará por referencia al valor de las mercancías en el lugar y tiempo en que se descarguen. Ahora bien, este modo de cálculo, que quizá sea válido para las exportaciones, no lo es, a su juicio, para las importaciones, por cuanto el valor de la moneda de cada país no es el mismo. El Comité de Redacción podría tal vez mejorar el texto.

*Artículo 6* (conclusión)

56. El PRESIDENTE invita a la Comisión a examinar la enmienda al inciso *a*) del párrafo 2 del artículo 6 presentada por Dinamarca, los Estados Unidos de América, Finlandia, la India, Noruega y Suecia con la signatura A/CONF.89/C.1/L.138.

57. El Sr. SELVIG (Noruega) considera necesario, dado que el convenio versa también sobre documentos de transporte distintos del conocimiento de embarque, aclarar en el inciso *a*) del párrafo 2 del artículo 6 que, si en un documento de transporte distinto de un conocimiento de embarque se indica el número de bultos o de unidades contenidos en el contenedor, paleta o elemento de transporte análogo utilizado para agrupar las mercancías, ese número debe ser tenido en cuenta también en el cálculo del límite de responsabilidad a los efectos del párrafo 1 del artículo 6. La enmienda propuesta en el documento A/CONF.89/C.1/L.138 se inspira en la cláusula correspondiente del Protocolo de Bruselas de 1968. Esta enmienda llenaría un vacío tanto más grave cuanto que los documentos de transporte distintos del conocimiento de embarque van cobrando importancia creciente en el comercio internacional moderno.

58. El Sr. KHOO (Singapur), el Sr. GANTEN (República Federal de Alemania), el Sr. QUARTEY (Ghana) y el Sr. GORBANOV (Bulgaria) apoyan la enmienda A/CONF.89/C.1/L.138.

59. El PRESIDENTE dice que, si no hay objeciones, entenderá que queda aprobada esta enmienda.

60. *Así queda acordado.*

61. El PRESIDENTE invita a la Comisión a examinar la enmienda al párrafo 4 del artículo 6 presentada por la Unión Soviética con la signatura A/CONF.89/C.1/L.203.

62. El Sr. LEBEDEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) dice que la enmienda presentada por su delegación tiene como finalidad completar el párrafo 4 del artículo 6 mediante la inclusión de la idea de que, cuando en el conocimiento de embarque se haga mención del valor de las mercancías declarado por el cargador y este valor sea superior al límite de responsabilidad previsto en el párrafo 1 del artículo 6, se podrá considerar que este valor ha sido fijado de común acuerdo por el cargador y el porteador con objeto de elevar el límite de responsabilidad del porteador, a condición de que corresponda al valor efectivo de las mercancías. El representante de la Unión Soviética hace observar que esta cláusula se encuentra también en el Convenio de Bruselas de 1924 y se ajusta a la práctica de numerosos países.

63. El Sr. GORBANOV (Bulgaria) apoya la enmienda de la Unión Soviética. Está plenamente justificado pensar que si el valor de las mercancías se menciona en el conocimiento de embarque, ello obedece a que las partes han querido fijar un límite superior al previsto en el convenio respecto de la responsabilidad del porteador.

64. El Sr. MÜLLER (Suiza) no puede apoyar la enmienda que se examina. Según el párrafo 4 del artículo 6, el porteador y el cargador pueden pactar límites de responsabilidad superiores a los establecidos en el párrafo 1 de este artículo. Desde el punto de vista de los usos comerciales, sería sumamente peligroso considerar que cualquier mención en el conocimiento de embarque del valor de las mercancías es indicio de ese pacto. A menudo se indica en el conocimiento de embarque el precio de las mercancías fijado por el vendedor y el comprador, pero no el valor convenido entre el porteador y el cargador, a efectos administrativos y, en especial, aduaneros. Ahora bien, tal indicación no significa en absoluto que las partes tengan intención de aumentar los límites de responsabilidad. Cuando la indicación en el conocimiento de embarque del valor de las mercancías se considere al mismo tiempo como un aumento de los límites de responsabilidad, los porteadores exigirán un flete *ad valorem* y los cargadores se conformarán con el seguro de la carga y los límites de responsabilidad fijados en el convenio. Considerar cualquier mención del valor de las mercancías como un pacto sobre límites de responsabilidad superiores perjudicaría los intercambios comerciales y sería contrario a la verdadera intención de las partes.

65. El representante de Suiza podría aceptar eventualmente una regla como la que figura en la propuesta de Mauricio (A/CONF.89/C.1/L.127), que es mucho más moderada, puesto que no establece más que una presunción, salvo prueba en contrario.

66. El Sr. BYERS (Australia) estima que la propuesta soviética merece ser examinada detenidamente, porque trata de una cuestión práctica.

67. El Sr. CASTRO (México) pone de relieve que el párrafo 4 del artículo 6 brinda a las partes la posibilidad de aumentar los límites de responsabilidad. Esta disposición constituye, por lo tanto, una excepción a la aplicación general del convenio. La introducción de la enmienda soviética comprometería esta facultad de negociar libremente. Por otra parte, la Comisión acaba de aprobar una

propuesta en la que se establece un criterio para el cálculo de la indemnización. ¿Qué ocurriría con esa propuesta si se aprobase la enmienda soviética? A falta de aclaraciones convincentes, la delegación mexicana no podrá aceptar la enmienda que se examina.

68. El Sr. NOVOA EGUSQUIZAR (Cuba) aprueba la enmienda soviética, porque confirma la práctica ya generalizada según la cual el cargador que desea aumentar los límites de responsabilidad indica el valor de las mercancías en el conocimiento de embarque.

69. El PRESIDENTE observa que la enmienda de la delegación soviética (A/CONF.89/C.1/L.203) se asemeja mucho a una enmienda de la delegación de Mauricio (A/CONF.89/C.1/L.127) y sugiere que estas dos delegaciones celebren consultas para elaborar una propuesta común en el curso de la sesión.

70. *Así queda acordado.*

71. El Sr. HENNI (Argelia), al presentar la enmienda de su delegación al párrafo 4 del artículo 6 (A/CONF.89/C.1/L.125), expone el criterio que ha guiado la elaboración de esta enmienda. Argelia es un país en desarrollo cuyo comercio exterior está más o menos monopolizado y que trata con armadores que se rigen por la ley de la libre competencia. Amparándose en esta situación, los cargadores argelinos pueden obtener de un armador un límite de responsabilidad superior al que obtendrían de otro armador, y es preciso evitar que ello tenga por consecuencia un aumento de los fletes. Este es el espíritu con que se ha redactado la propuesta argelina.

72. Teniendo en cuenta lo avanzado de la hora y el retraso que han experimentado los trabajos de la Comisión, la delegación argelina está dispuesta a retirar su propuesta si ninguna otra delegación de un país en desarrollo insiste en que sea mantenida.

73. El PRESIDENTE declara que la enmienda argelina (A/CONF.89/C.1/L.125) puede considerarse retirada.

74. *Así queda acordado.*

*Artículo 9* (conclusión*)

*Párrafo 4*

75. El PRESIDENTE dice que el párrafo 4 del artículo 9 figura entre las disposiciones respecto de las cuales la Comisión decidió que no se pronunciaría hasta conocer el resultado de la transacción global. Teniendo en cuenta esta transacción, parece ser ahora que puede mantenerse la referencia al artículo 8, que figura en el párrafo 4 del artículo 9.

76. *Queda aprobado el párrafo 4 del artículo 9 y se remite al Comité de Redacción.*

*Artículo 19* (conclusión**)

*Párrafo 5*

77. El PRESIDENTE explica que la Comisión aplazó su decisión acerca del párrafo 5 porque la delegación del Reino Unido deseaba suprimir el concepto de retraso. Como este concepto ha sido mantenido en la transacción global (A/CONF.89/C.1/L.211), este párrafo no requiere ser modificado.

78. *Queda aprobado el párrafo 5 del artículo 19 y se remite al Comité de Redacción.*

*Párrafo 7*

79. El PRESIDENTE recuerda que se constituyó un grupo de trabajo integrado por las delegaciones de Filipinas, la India, el Pakistán, Polonia, Sierra Leona y Suecia con objeto de mejorar el texto anteriormente propuesto por otro grupo de trabajo *ad hoc* (A/CONF.89/C.1/L.199) sobre la base de una propuesta del Pakistán (A/CONF.89/C.1/L.190). El nuevo grupo de trabajo ha elaborado un texto que figura en el documento A/CONF.89/C.1/L.214.

80. El Sr. MASSUD (Pakistán) presenta el nuevo texto en nombre del Grupo de Trabajo *ad hoc* y señala que se han sustituido las palabras " al hecho que causó tal pérdida o daño"por "a la fecha en que se produjo tal pérdida o daño", ya que ese hecho podría preceder a la pérdida o el daño. En la versión inglesa, y por razones de estilo, se ha sustituido "*such*" por "*the*" y "*shall be*" por "*is*". El Grupo de Trabajo *ad hoc* ha aprobado por unanimidad el texto consignado en el documento A/CONF.89/C.1/L.214.

81. El Sr. DIXIT (India), que participó en los trabajos del Grupo de Trabajo *ad hoc*, estima que el principio enunciado en el párrafo que se estudia es a la vez justo y equitativo. En el artículo 19 se afirma en primer lugar el principio fundamental de que el consignatario debe dar al porteador aviso de pérdida o daño dentro de determinado plazo para poder, en su caso, ejercitar ulteriormente una acción contra él. Todos los sistemas jurídicos reconocen ese principio. Es perfectamente lógico que, por su parte, los cargadores quieran tener la certeza, una vez entregadas las mercancías, de que no tienen empeñada su responsabilidad. Tal ha sido la intención que ha inspirado la disposición que se examina. Dentro de un plazo de 90 días contados desde la fecha en que se produjo la pérdida o el daño o desde la fecha de entrega de las mercancías, el porteador debe dar aviso al cargador de todo daño o pérdida. La falta de tal aviso sólo constituye un comienzo de prueba. En cuanto al plazo de 90 días, el Grupo de Trabajo *ad hoc* ha considerado que era un plazo razonable para dar el aviso, habida cuenta de las circunstancias de cada caso.

82. El Sr. MORENO-PARTIDAS (Venezuela) recuerda que la Comisión ha aprobado ya el principio de que no podrá ejercitarse una acción a menos que se haya dado debidamente el aviso de que trata el párrafo que se examina. La delegación venezolana considera que este principio es justo, pero que el texto elaborado por el Grupo de Trabajo *ad hoc* no es enteramente satisfactorio. El porteador, cuando da aviso al cargador dentro del plazo previsto de que entablará contra él una reclamación, debe aportar la prueba de que ha sufrido una pérdida o un daño por culpa o negligencia del cargador o de sus empleados o agentes. Pasado ese plazo, se presume que el porteador no ha sufrido ninguna pérdida o daño de

* Reanudación de los trabajos de la 15a. sesión.

** Reanudación de los trabajos de la 33a. sesión.

este tipo, e incumbe también al porteador aportar la prueba de que lo ha sufrido. La situación del porteador es en definitiva la misma, haya dado o no aviso dentro del plazo fijado. Sin embargo, el principio en que se basa el párrafo que se examina hace del aviso una condición *sine qua non* para que pueda ejercitarse una acción. En su forma actual, esta disposición no enuncia satisfactoriamente ese principio.

83. El Sr. KALPIN (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) manifiesta que, a juicio de su delegación, la regla enunciada en el párrafo considerado no se debe incorporar al artículo 19. El Grupo de Trabajo *ad hoc* parece haber ido demasiado lejos en la protección de los derechos del cargador. En realidad, la regla enunciada en el nuevo texto propuesto se volvería contra el cargador y podría poner en peligro la regla general de la responsabilidad de éste, enunciada en el artículo 12. Efectivamente, en esta disposición no se establece la presunción de culpa o negligencia del cargador; por el contrario, se establece la presunción de que el cargador no es responsable, incumbiendo al porteador la carga de la prueba. En el párrafo que se examina, en cambio, se presume que no hay pérdida o daño por culpa o negligencia del cargador si el porteador no da aviso al cargador dentro de un plazo de 90 días. Existe, pues, cierta incoherencia entre estas dos disposiciones. Según el artículo 12, la presunción de falta de culpa del cargador comienza desde que se comprueba el daño, independientemente de todo aviso del porteador, mientras que, según el párrafo que se examina, esa presunción no comienza hasta una vez transcurrido un plazo de 90 días y en defecto de aviso. Es evidente que esta última regla no beneficia al cargador. Por ello, la delegación soviética opina que el párrafo 7 del artículo 19 no está justificado.

84. El Sr. KHOO (Singapur) apoya el texto propuesto por el Grupo de Trabajo *ad hoc*, que ha sido objeto de importantes mejoras con relación a los textos anteriores. A diferencia del representante de la Unión Soviética, el representante de Singapur no advierte ninguna contradicción entre el artículo 12 y el nuevo párrafo propuesto. El artículo 12 enuncia el principio general de la responsabilidad del cargador, mientras que este párrafo sólo trata de la cuestión del aviso de pérdida o daño que debe dársele. Esta nueva disposición es equivalente de los párrafos 1 y 2 del artículo 19. Ninguna de las delegaciones que se han declarado opuestas al párrafo 7 del artículo 19 ha criticado la regla que figura en los párrafos 1 y 2 de esta disposición. Es difícil de comprender por qué es difícil aceptar una regla análoga en favor del cargador. Por su parte, la delegación de Singapur apoya resueltamente el texto propuesto por el Grupo de Trabajo *ad hoc* y estima que ni siquiera es necesario remitirlo al Comité de Redacción.

85. El Sr. WISWALL (Liberia) pone de relieve la excelente labor realizada por el Grupo de Trabajo *ad hoc*. No obstante, por elegante que sea la redacción propuesta, las delegaciones que se han opuesto al principio enunciado en el párrafo que se examina seguirán considerando discutible esta disposición. Siendo así, la cuestión sólo podrá ser decidida en sesión plenaria. El texto que se examina debería ser sometido a votación sin más tardanza, y en ningún caso debería ser remitido al Comité de Redacción.

86. El Sr. SMART (Sierra Leona) no ve contradicción alguna entre el artículo 12 y el párrafo que se examina. El artículo 12 dispone que el cargador, en caso de culpa o negligencia de su parte, será responsable de la pérdida que haya causado al porteador. El párrafo 7 del artículo 19 precisa que el porteador debe dar aviso al cargador dentro de un plazo de 90 días y que si no da tal aviso se presume que no ha sufrido ninguna pérdida. La Comisión no tiene que debatir nuevamente el principio enunciado en este párrafo. Como ninguna de las delegaciones que se han pronunciado en contra de esta disposición ha criticado su redacción, el Presidente debería considerar que la Comisión la aprueba.

87. La Sra. OLOWO (Uganda) hace constar que su delegación es partidaria del texto del Grupo de Trabajo *ad hoc*.

88. El Sr. MARCIANOS (Grecia) considera que la Comisión es partidaria del texto presentado. Dado que ya se ha admitido el principio que en él se enuncia, la Comisión debería aprobar ahora la redacción propuesta por el Grupo de Trabajo *ad hoc* y, cuando la cuestión se examine en el Pleno de la Conferencia, cada delegación podrá pronunciarse según su criterio contra el principio y contra su enunciado.

89. El Sr. GUEIROS (Brasil) manifiesta, que, después de escuchar las explicaciones del representante de la Unión Soviética, tiene graves dudas sobre el fundamento de la disposición que se examina. Convendría volver a examinar detenidamente ciertos principios. Cabe preguntarse qué ocurrirá, por ejemplo, si el cargador no adopta ninguna medida después de haber recibido debidamente el aviso dentro del plazo de 90 días. Si el porteador lleva el asunto ante los tribunales, el cargador, con arreglo al convenio, deberá demostrar que las mercancías estaban en buen estado y que no ha habido culpa de su parte. Si el Grupo de Trabajo *ad hoc* no puede proporcionar explicaciones convincentes sobre este punto, la delegación del Brasil deberá abstenerse en la votación sobre el nuevo texto propuesto.

90. El Sr. NSAPOU (Zaire) insiste en la necesidad de proceder a la votación. Incumbirá al Pleno de la Conferencia decidir esta cuestión.

91. El PRESIDENTE somete a votación el texto propuesto por el Grupo de Trabajo *ad hoc* encargado del párrafo 7 del artículo 19 (A/CONF.89/C.1/L.214).

92. *Por 25 votos contra 22 y 19 abstenciones, queda aprobado ese texto.*

*Artículo 21* (conclusión*)

*Párrafos 2* a) *y 4* c)

93. El Sr. SMART (Sierra Leona) hace uso de la palabra en nombre del Grupo de Trabajo *ad hoc* encargado del inciso *a)* del párrafo 2 y el inciso *c)* del párrafo 4 del artículo 21 y presenta la enmienda que propone el Grupo

* Reanudación de los trabajos de la 29a. sesión.

de Trabajo en el documento A/CONF.89/C.1/L.208. A raíz de una solicitud de aclaración presentada por la delegación de Sierra Leona en la 29a. sesión de la Comisión, se advirtió que el término "traslado" debía designar no sólo el traslado de una acción a otro tribunal del mismo país, sino también el traslado de una acción a un tribunal de otro país. Se trataba de una cuestión importante, habida cuenta del artículo 20 relativo a la prescripción de las acciones. Cabía, en efecto, la posibilidad de que, en caso de traslado de una causa ante el tribunal de otro país, debiera ejercitarse una nueva acción.

94. El Grupo de Trabajo *ad hoc* constituido para examinar esta cuestión, integrado por las delegaciones de los Estados Unidos de América, Liberia y Sierra Leona, decidió modificar el inciso *c*) del párrafo 4 del artículo 21 mediante la inclusión de la cláusula "o al tribunal de otro país, de conformidad con el inciso *a*) del párrafo 2 de este artículo". Así redactada, esta disposición debería disipar los temores de ciertas delegaciones en cuanto a la aplicación del artículo 20. La inclusión de la fórmula "A los efectos de este artículo", con que comienza la disposición cuya modificación se propone, indica claramente que la regla en ella enunciada sólo se aplica al artículo 21.

95. El Sr. CASTRO (México) se felicita de esta propuesta y anuncia que su delegación la apoya sin reservas.

96. El Sr. WISWALL (Liberia) también es partidario de la propuesta. Refiriéndose a los pasajes de la versión inglesa del artículo 21 en los que figura el término "*removal*", expresa la esperanza de que el Comité de Redacción sustituirá este término por el de "*reinstitution*", que abarca los conceptos de "*removal*", "*transfer*" y "*change of venue*".

97. El PRESIDENTE declara que, si no hay objeciones, entenderá que la Comisión decide aprobar el texto del inciso *c*) del párrafo 4 del artículo 21 propuesto por el Grupo de Trabajo *ad hoc* y remitirlo al Comité de Redacción, junto con la observación formulada por el representante de Liberia.

98. *Así queda acordado.*

*Artículo [ ]. Reservas*

99. El PRESIDENTE invita al representante de Francia a presentar su enmienda al proyecto de artículo relativo a las reservas.

100. El Sr. DOUAY (Francia) dice que su delegación presenta su enmienda, que figura en el documento A/CONF.89/C.1/L.207, de manera puramente provisional, pues espera que el Pleno de la Conferencia accederá a incorporar el párrafo que figura en el anexo a este documento al artículo [Y], relativo a la entrada en vigor. En este caso, las reservas dejarían de tener objeto. Por el contrario, si no se aprobara esa adición al artículo [Y], Francia se vería obligada a formular reservas a fin de conservar la posibilidad de no denunciar el Convenio de 1924 respecto de los países que no se hayan adherido todavía al Convenio de 1978. Se trata de un problema muy importante, de cuyo alcance no parece haberse dado plena cuenta la Segunda Comisión, si bien es cierto que esta es la primera vez que se incluye en un nuevo convenio una cláusula de denuncia automática de otro convenio en vigor.

101. Si se mantiene semejante cláusula, es evidente que, cuando 20 ó 25 Estados hayan ratificado el Convenio de 1978 y, al mismo tiempo, hayan denunciado el de 1924, el nuevo convenio regulará las relaciones entre esos Estados, con exclusión de cualquier otro. Sin embargo, ¿qué ocurrirá con las relaciones entre estos países y los 60 o más Estados que, al no haber procedido aún a la ratificación, permanezcan todavía, por un plazo indeterminado – y sabido es, por experiencia, que los procedimientos de ratificación llevan mucho tiempo – sujetos al régimen del Convenio de 1924? Se creará un vacío jurídico en el plano internacional, y habrá que afrontar situaciones de incertidumbre resultantes de conflictos entre las leyes nacionales aplicables, conflictos que sólo se irán resolviendo caso por caso y acarrearán una verdadera inseguridad jurídica. En otras palabras, a la salida de un cargamento nadie sabrá el derecho que se aplicará a la llegada. Es cierto que se procurará remediar esta situación mediante estipulaciones contractuales, pero ¿no es el fin del nuevo convenio sustituir las cláusulas contractuales de derecho privado por una reglamentación internacional capaz de satisfacer las necesidades de los países interesados en el transporte marítimo?

102. Además, es lógico pensar que los 20 países cuya ratificación permitirá la entrada en vigor del Convenio serán en su mayoría países en desarrollo. Sus relaciones mutuas se regirán por el Convenio de 1978, pero la mayor parte del transporte marítimo al que desean aplicar rápidamente las nuevas reglas no tiene lugar entre ellos, sino entre ellos y los países industrializados, a los que más venden y de los que más compran. Ahora bien, ¿qué país industrializado correrá el riesgo de ratificar el Convenio de 1978 si sabe que así se privará de toda base jurídica para arreglar las diferencias que, en materia de transporte marítimo, puedan surgir entre sus nacionales y los nacionales de países vecinos que son sus principales clientes y proveedores comerciales?

103. Este problema tal vez no se plantea para los países de *common law*, porque, incluso después de haber denunciado el Convenio de 1924, sus tribunales podrán seguir aplicándolo respecto de los países que todavía no hayan ratificado el de 1978. Sí se plantea, en cambio, para los países cuyo ordenamiento jurídico emana del derecho romano y, en particular, para Francia y algunos otros Estados cuyo derecho procede de la misma tradición jurídica. Para estos países, la cláusula de denuncia automática puede constituir un obstáculo casi insuperable para la ratificación. En este caso, el futuro convenio será letra muerta.

104. Así pues, durante el período de transición, pero sólo durante este período, conviene absolutamente que los países que hayan ratificado el Convenio de 1978 tengan la posibilidad de seguir aplicando el Convenio de 1924 respecto de los países que no hayan ratificado todavía el de 1978, pero sólo respecto de esos países. La delegación francesa considera que se trata de una cuestión esencial para el éxito de los trabajos de la Conferencia, que, de otro modo, podría muy bien fracasar. Ningún país lo lamentaría más que Francia, que figura entre los

que más han impulsado la elaboración de este convenio y que desea que entre en vigor lo más rápidamente posible. Al formular estas reservas, la delegación francesa no persigue ningún objetivo de interés nacional, sino que tiene conciencia de actuar en beneficio de la mayoría de los participantes.

*Artículo 6* (conclusión)

105. El PRESIDENTE invita a los representantes de Mauricio y la Unión Soviética a presentar su propuesta común relativa al párrafo 4 del artículo 6.

106. El Sr. BOOLELL (Mauricio) dice que su delegación y la delegación soviética se han puesto de acuerdo sobre una propuesta común encaminada a añadir al final del párrafo 4 la disposición siguiente:

"Si el valor de las mercancías ha sido declarado antes de la expedición en el conocimiento de embarque o en cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte y si ha sido aceptado por el porteador como límite de su responsabilidad, en caso de pérdida o daño de las mercancías, esa declaración establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de la existencia de un acuerdo a los efectos del presente párrafo, pero esta presunción no obligará al porteador, que podrá impugnarla."

107. El Sr. BYERS (Australia) estima que el nuevo texto propuesto por Mauricio y la Unión Soviética se aparta considerablemente del texto inicialmente propuesto por la Unión Soviética con la signatura A/CONF.89/C.1/L.203. En efecto, según la propuesta inicial de la Unión Soviética, la mención en el conocimiento de embarque del valor de las mercancías declarado por el cargador constituía un acuerdo que limitaba la responsabilidad del porteador por la pérdida o el daño sufridos por las mercancías, en la medida en que la declaración del cargador representara el valor real de las mercancías, mientras que, según la nueva propuesta, la declaración del valor de las mercancías constituye una presunción, salvo prueba en contrario, de la existencia de un acuerdo, pero esta presunción no obliga al porteador. Por lo tanto, el representante de Australia no puede apoyar esta nueva propuesta.

108. El Sr. NIANG (Senegal) tampoco puede apoyar el texto común de Mauricio y la Unión Soviética, porque no es coherente y porque no tiene en cuenta todos los aspectos del problema, a diferencia del texto de la CNUDMI, que brinda a las partes la posibilidad de aumentar la responsabilidad como ellas estimen oportuno. El nuevo texto no precisa tampoco que el valor declarado debe ser superior a los límites de responsabilidad fijados en el párrafo 1 del artículo 6 y, por consiguiente, podría entrar en conflicto con esos límites. También deja que desear en cuanto a la redacción.

109. El Sr. SUMULONG (Filipinas) podría aceptar el texto propuesto por Mauricio y la Unión Soviética, a condición de que se suprimiera la última parte, a partir de las palabras "esa declaración establecerá. . .", que anula lo que se dice en la primera parte. Efectivamente, si el valor de las mercancías declarado en el conocimiento de embarque es aceptado por el porteador como límite de su responsabilidad y si tal declaración establece la presunción de la existencia de un acuerdo en ese sentido entre el porteador y el cargador, es inadmisible que el porteador no quede obligado por esta presunción y que pueda impugnarla.

110. El Sr. QUARTEY (Ghana) comparte la opinión del representante de Filipinas.

111. El Sr. KERRY (Reino Unido) hace suyas también las objeciones del representante de Ghana. Por otra parte, estima que la determinación de "qué cantidad es mayor" no corresponde forzosamente al valor de las mercancías, sino que puede ser efectuada libremente por las partes. No le parece conveniente volver a este respecto a las Reglas de La Haya. En su opinión, la propuesta de Mauricio y la Unión Soviética debería ser rechazada.

112. El Sr. MARCIANOS (Grecia) y el Sr. GUEIROS (Brasil) suscriben el punto de vista del representante del Reino Unido.

113. La Sra. OLOWO (Uganda) no puede apoyar la propuesta de Mauricio y la Unión Soviética, porque la segunda parte de esta propuesta contradice a la primera, como ha hecho observar el representante de Ghana.

114. El Sr. BOOLELL (Mauricio) dice que su delegación y la de la Unión Soviética retiran su propuesta.

*Se levanta la sesión a las 22.55 horas.*

# 36a. sesión

**Miércoles 29 de marzo de 1978, a las 10.15 horas**

*Presidente:* Sr. M. CHAFIK (Egipto).

A/CONF.89/C.1/SR.36

**Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*continuación*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 y Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.179, L.207, L.210)**

*Artículo [ ]. Reservas* (continuación)

1. El Sr. CARRAUD (Francia) recuerda que el motivo de las preocupaciones de la delegación de Francia radica en el hecho de que la ratificación del nuevo convenio está relacionada de modo directo y automático con la denuncia del convenio anterior. Se pregunta cuál será la situación de derecho entre un Estado que haya denunciado el convenio anterior y haya ratificado el nuevo convenio y un Estado que, al no haber realizado los trámites para la ratificación con la misma rapidez, siga obligado por el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento, firmado en Bruselas en 1924. El vacío jurídico así creado puede traducirse en una verdadera inseguridad en el plano jurídico. Si no se encuentra una salida, existe el riesgo de que el nuevo convenio sea letra muerta. Esta es la razón por la cual Francia, en lo que a ella le concierne y también en interés de varios países, estima necesario hacer una reserva al artículo [Y]. Como no se puede denunciar parcialmente un convenio anterior, habrá que modificar la redacción de la propuesta presentada por Francia. De surgir dificultades, esa propuesta permitiría evitar la necesidad de renunciar a aplicar el nuevo convenio. Para que los países industrializados ratifiquen el nuevo convenio, es preciso que tengan la seguridad de que su comercio no conocerá incertidumbres, complicaciones ni conflictos difíciles de resolver. Para los países de *common law*, las dificultades serían menores, puesto que, aunque hubieran denunciado el Convenio de 1924, sus tribunales podrían seguir aplicándolo cuando una parte no pudiese aceptar la aplicación del nuevo convenio. Por el contrario, en los países de derecho escrito, habría que aplicar necesariamente legislaciones nacionales que difieren considerablemente entre sí, de suerte que antes de embarcar un cargamento no se conocería el régimen a que quedaría sometido.

2. La Sra. RICHTER-HANNES (República Democrática Alemana) opina que la propuesta presentada por Francia podría crear graves dificultades de diversa índole. Si un país pasa a ser parte en el nuevo convenio sin dejar de ser parte en el Convenio de 1924, el armador y las mercancías transportadas necesitarán un doble sistema de seguros, basado por una parte en el Convenio de 1924 y por otra en el nuevo convenio, porque nadie podrá determinar *a priori* qué instrumento será el aplicable. Cabe también que haya coincidencia entre el ámbito de aplicación del Convenio de 1924 y del nuevo convenio. La Sra. Richter-Hannes se pregunta si las disposiciones enunciadas en las cláusulas finales presentan todos los inconvenientes que se pretenden. En todo caso, la República Democrática Alemana aprueba el texto que figura en el proyecto de convenio.

3. El Sr. AMOROSO (Italia) considera que, efectivamente, la cláusula relativa a la entrada en vigor del nuevo convenio plantea un problema a los Estados que han ratificado el Convenio de 1924. Eso constituye un peligro para el nuevo convenio, que debería ser universalmente aplicable. Cabe preguntarse si la propuesta de Francia puede resolver el problema. Quizás convendría prever una reserva para un período transitorio cuya duración habría que determinar.

4. El Sr. POPOV (Bulgaria) declara que el problema planteado por Francia, aunque no se ha mencionado en los documentos de la Segunda Comisión ni durante sus deliberaciones, no por ello deja de tener una importancia considerable. Por lo tanto, la propuesta francesa merece un examen detenido. La delegación de Bulgaria la encuentra interesante, pero, como probablemente se modificará su redacción, se reserva su posición.

5. El Sr. KERRY (Reino Unido) conviene con las delegaciones de Francia y de Bulgaria en que el problema que se plantea es muy real. Dado el carácter obligatorio de la cláusula de denuncia del Convenio de 1924, quizá sea necesario que ciertos Estados puedan hacer reservas para conservar disposiciones de derecho interno que permitan reconocer las transacciones que se rijan por las Reglas de La Haya. Es dudoso que un Estado pueda adherirse al nuevo convenio sin denunciar el Convenio de 1924 y el Protocolo de 1968 que lo modificó, pero cabe preguntarse si la cláusula obligatoria de denuncia es realmente necesaria; apoya la propuesta de Francia encaminada a permitir la formulación de reservas.

6. En derecho interno, el problema existirá sean cuales fueren las medidas que se adopten en derecho internacional, porque ambos regímenes deberán coexistir durante algún tiempo, es decir, hasta que el régimen establecido por las Reglas de La Haya haya dejado totalmente de aplicarse. La delegación del Reino Unido desearía proponer ulteriormente una reserva que permita a los Estados continuar aplicando ambos regímenes en su derecho interno, aunque en derecho internacional sólo puedan aplicar el nuevo régimen.

7. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) reconoce la existencia del problema planteado por la delegación de Francia, pero

comparte el punto de vista de la delegación de la República Democrática Alemana. No puede aceptar una propuesta relativa a la formulación de reservas respecto de la cláusula de denuncia, que es obligatoria. La solución del problema planteado por Francia tal vez se encuentre en el anexo al documento A/CONF.89/C.1/L.207.

8. El Sr. CLETON (Países Bajos) estima que se plantea un problema jurídico y un problema político. El problema jurídico dimana de que, para muchos países, sería muy difícil aplicar simultáneamente dos sistemas jurídicos distintos. El problema político estriba en que, habida cuenta de la cláusula obligatoria sobre la denuncia del Convenio de 1924 y del Protocolo de 1968 y de que los 20 primeros Estados que ratifiquen el Convenio para que entre en vigor se exponen a encontrarse en un vacío jurídico, muchos Estados vacilarán en ratificar el nuevo convenio y esperarán a ver si tiene probabilidades de adquirir carácter universal. La situación habría sido distinta si se hubiera seguido el ejemplo del Convenio de Varsovia. En todo caso, la solución propuesta por Francia, incluso modificada, no permite resolver el problema, ya que su efecto sería dejar a los Estados libertad para no denunciar el Convenio de 1924. La solución consistiría en permitir reservas que autorizaran a los Estados partes en el Convenio de 1924 y en el Protocolo de 1968 a restringir la aplicación del nuevo convenio. En todo caso, es indudable que este problema debe ser resuelto si se quiere que el convenio entre en vigor en un plazo razonable.

9. El Sr. WISWALL (Liberia) recuerda que, según el artículo 57 de la Convención de Viena sobre el derecho de los tratados[1], la aplicación de un tratado puede suspenderse con respecto a todas las partes o a una parte determinada: *a*) conforme a las disposiciones del tratado; o *b*) en cualquier momento, por consentimiento de todas las partes previa consulta con los demás Estados contratantes. Estima que un modo razonable de resolver el problema que se plantea consistiría en insertar en el nuevo convenio una disposición inspirada en ese artículo.

10. El Sr. BYERS (Australia) estima también que el período de transición plantea un problema. La solución propuesta por la delegación de Francia no es transitoria, y por tanto la delegación de Australia no puede aprobarla. El mejor modo de resolver el problema sería hallar una solución limitada en el tiempo, como ha sugerido el representante de Italia.

11. El Sr. GUEIROS (Brasil) manifiesta que el Grupo de los 77 comparte las preocupaciones de la delegación de Francia y que, por su parte, la delegación del Brasil apoya plenamente la solución propuesta, en forma de reserva. Esa fórmula, que recoge en cierto modo la idea de una denuncia condicional, se refiere al caso en que una de las partes en un contrato de transporte depende de un Estado que es parte en el Convenio de 1924 y en el nuevo convenio, y la otra depende de un Estado obligado únicamente por el Convenio de 1924. Ofrece, pues, la ventaja de asegurar buenas relaciones entre los Estados partes en el Convenio de 1924 y los que ratifiquen el nuevo convenio.

12. El Sr. QUARTEY (Ghana) estima interesante la propuesta de Francia, pero piensa que carecería de eficacia en la práctica. En realidad, la entrada en vigor del nuevo convenio depende de la buena voluntad de los Estados que, en general, han reconocido que debería sustituir al régimen establecido por el Convenio de 1924, de modo que ambos regímenes probablemente no coexistirán durante mucho tiempo. Con el acuerdo de los Estados partes en el Convenio de 1924, convendría fijar una fecha límite a partir de la cual el Convenio de 1978 sustituiría automáticamente al Convenio de 1924, pues, en otro caso, nada obligará a los Estados a abandonar el sistema en vigor desde 1924 en beneficio del nuevo convenio.

13. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) comprende las preocupaciones a que obedece la propuesta de Francia, pero aún no sabe qué solución conviene adoptar. La representante de la República Democrática Alemana ha señalado acertadamente los problemas que plantea la coexistencia de varios sistemas y, en particular, el riesgo de competencia entre porteadores obligados por diferentes regímenes de responsabilidad. Además, pueden surgir varios peligros durante el período de transición, porque el convenio no se ha elaborado a partir del principio de la tabla rasa. Los Estados Unidos no tienen en absoluto la intención de continuar obligados indefinidamente por ambos regímenes y desean que el nuevo convenio entre rápidamente en vigor. El período de transición, pues, no debería ser largo, ni impedir la aplicación del Convenio de 1978. A este respecto señala que, según tiene entendido, suelen transcurrir aproximadamente cinco años antes de que entren en vigor los convenios aprobados bajo los auspicios de la OCMI, aunque en su mayoría no entran en conflicto con otros instrumentos. A la luz de estas consideraciones, sugiere que las delegaciones interesadas se reúnan para intentar elaborar un texto que resuelva el problema planteado por el representante de Francia.

14. El Sr. SELVIG (Noruega) hace observar que la cuestión que se examina concierne tanto al Convenio de 1924 como al Protocolo de 1968, y recuerda que, en muchos aspectos, la aplicación del Protocolo suscitó problemas análogos a los que la Comisión examina actualmente, puesto que resultaba difícil para los Estados ser a la vez partes en las Reglas de La Haya y en el Protocolo, aun cuando esos instrumentos tenían un alcance más limitado que el nuevo convenio. En este contexto, como ha señalado el representante del Reino Unido, es difícil para un Estado seguir obligado por varios instrumentos relativos a la misma materia y los problemas que pueden plantearse a este respecto deben resolverse en el plano nacional.

15. De conformidad con la propuesta de Francia, el nuevo convenio debería obligar a los Estados que lo hubieran ratificado, pero el Sr. Selvig señala que en realidad ni siquiera se aplicará sistemáticamente respecto de éstos. Suponiendo que Francia ratifique el nuevo convenio y siga siendo parte en las Reglas de La Haya, en

[1] Véase *Documentos Oficiales de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el derecho de los tratados. Documentos de la Conferencia* (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.70.V.5) documento A/CONF.39/27, pág. 311.

el caso, por ejemplo, de un transporte de mercancías entre Francia y otro Estado parte en el nuevo convenio, a bordo de un buque de un Estado que sea únicamente parte en las Reglas de La Haya, el conocimiento emitido en Francia deberá regirse por las Reglas de La Haya, que Francia estará obligada a aplicar. La delegación de Noruega deploraría que el sistema de responsabilidad aplicable al transporte de mercancías entre dos Estados partes en el convenio de 1978 dependiera de la nacionalidad del buque que efectuara el transporte, y estima que, desde el punto de vista jurídico, un solo instrumento debe regir el transporte marítimo de mercancías. También abriga dudas en cuanto a la técnica empleada en la propuesta de Francia, que induciría a los Estados a denunciar el Convenio de 1924 respecto solamente de los Estados que fueran partes en el nuevo convenio. Sin embargo, según la solución adoptada en 1968 con ocasión de la aprobación del Protocolo de Bruselas, un Estado que denunciaba el Convenio de 1924 lo hacía respecto de todos los demás Estados partes. Subraya, por otro lado, que lo esencial de la propuesta de Francia no se encuentra en la reserva, sino en el texto anexo, que su delegación no puede aceptar.

16. Ni que decir tiene, por otra parte, que los Estados tienen derecho a hacer reservas relativas a su legislación nacional, en la medida en que no sean contrarias a sus obligaciones internacionales, pero no parece necesario, como desea la delegación británica, prever una reserva que permita a los Estados continuar aplicando ambos regímenes en su derecho interno.

17. Por último, el Sr. Selvig dice que estos problemas han sido ya examinados en la Segunda Comisión en otro contexto y que esa Comisión ha llegado, con razón, a la conclusión de que un Estado parte en el nuevo convenio debería renunciar a los demás instrumentos concernientes a la misma materia en los que sea también parte.

18. El Sr. MASSUD (Pakistán) comprende las razones aducidas por el representante de Francia en apoyo de su propuesta, pero estima que, tal como está ahora redactada, podría suscitar dificultades como las que ha mencionado la representante de la República Democrática Alemana. La fórmula propuesta por la delegación de Francia sería contraria a las disposiciones aprobadas por la Segunda Comisión acerca de la denuncia automática del Convenio de 1924 y del Protocolo de 1968. Como el problema estriba en el período de transición, la solución consistiría en fijar la fecha en la que surtiría efecto la denuncia.

19. El Sr. CARRAUD (Francia) responde a las observaciones formuladas sobre la propuesta de Francia y conviene en que un doble régimen sólo puede aplicarse durante un período de transición. La delegación de Francia no desea en modo alguno retrasar la entrada en vigor del convenio y le interesa que ningún obstáculo – en este caso la cláusula de denuncia automática – impida a los Estados que desempeñan un papel importante en el comercio internacional depositar sus instrumentos de ratificación. Piensa también que la posible competencia entre porteadores favorecerá la ratificación del convenio, porque los cargadores, al saber que sus derechos estarán mejor protegidos por el Convenio de 1978, se dirigirán preferentemente a los porteadores de los países que lo hayan ratificado. Según la representante de la República Democrática Alemana, la fórmula propuesta complicaría las cosas, en particular en el caso de los seguros; el Sr. Carraud reconoce que quizás haya que escoger el importe y la tasa del seguro según el puerto de destino, pero la situación será aún más confusa si, en definitiva, no se sabe cuál será el derecho aplicable a la operación.

20. Por otra parte, el representante de Francia recuerda que, cuando la Segunda Comisión aprobó una cláusula de denuncia automática, planteó el problema de las consecuencias de tal disposición, pero sin que sus palabras tuvieran mucho eco. Por consiguiente, no se puede decir que ese problema haya sido realmente examinado en la Segunda Comisión. En cuanto al argumento según el cual un Estado no puede ser parte al mismo tiempo en varios convenios concernientes a la misma materia, equivale a negar la realidad.

21. Si bien es preciso que el período de transición sea lo más breve posible, no por ello se debe eludir el problema planteado, si no se quiere que el convenio sea letra muerta. La delegación francesa no pretende que la reserva al artículo [Y] que ha propuesto sea necesariamente la mejor solución, y está dispuesta a renunciar a ella en favor de una transacción aceptable. Antes de presentar al Pleno de la Conferencia la propuesta que figura en anexo a la reserva, la delegación de Francia quería tomar la precaución de someterla a la Comisión, pero puede dar formalmente a los demás miembros de la Comisión la seguridad de que Francia sólo hará un uso limitado de esa cláusula.

22. Finalmente, refiriéndose a las observaciones del representante de los Países Bajos sobre los aspectos jurídicos y políticos de la cuestión, el Sr. Carraud dice que Francia, al ser un país de derecho escrito, a diferencia de los países de *common law*, está más sujeta que éstos a los textos, pero reconoce que la intención de los Estados en lo que se refiere a la entrada en vigor del convenio es, desde luego, una cuestión política. Para terminar, expresa la esperanza de que las partes no serán prisioneras de la cláusula de denuncia automática del Convenio de 1924.

23. El PRESIDENTE propone que, dado el poco tiempo de que dispone la Comisión, se reanude el examen de esta cuestión en sesión plenaria de la Conferencia y que, mientras tanto, las delegaciones interesadas se pongan de acuerdo sobre un texto aceptable para todos.

24. El Sr. CARRAUD (Francia) dice que su delegación preferiría que la Comisión se pronunciase sobre su texto antes del Pleno, tanto más cuanto que varias delegaciones se han declarado partidarias del mismo.

25. El PRESIDENTE estima preferible crear un grupo de trabajo restringido encargado de mejorar el texto de la propuesta francesa.

26. El Sr. AMOROSO (Italia) hace observar que el representante de Francia no ha respondido a las observaciones de la delegación de Italia, que desearía una reserva relativa al período de transición entre la entrada en vigor del régimen establecido por el nuevo convenio y la extinción del establecido por el Convenio de 1924.

27. El Sr. CASTRO (México) apoya la propuesta del Presidente y desearía que la delegación de Francia tratara de elaborar una fórmula en la que se tuviesen en cuenta las opiniones expuestas, en particular, por los Países Bajos, los Estados Unidos, el Brasil, el Reino Unido e Italia.

28. El Sr. DIXIT (India) comprende las razones que han motivado la propuesta francesa, pero no puede apoyarla. Se adhiere a las observaciones de los representantes de Noruega y de la República Democrática Alemana, y estima, como el representante de Australia, que la reserva prevista concerniente a la entrada en vigor del convenio sólo debe versar sobre un breve período de transición, puesto que el objetivo que se persigue es evitar que haya simultáneamente dos regímenes en vigor.

29. El PRESIDENTE pide a la delegación de Francia que se esfuerce por elaborar, con las delegaciones interesadas, una nueva fórmula de reserva relativa a la entrada en vigor del convenio para someterla al Pleno de la Conferencia, al que se remite esta cuestión.

30. *Así queda acordado.*

31. El Sr. TANIKAWA (Japón) presenta la propuesta japonesa (A/CONF.89/C.1/L.210), que contiene dos reservas. La primera tiende a excluir la aplicación de los párrafos 2 a 4 del artículo 17, sobre la carta de garantía. El Japón estima, en efecto, que esa práctica debe regirse por la legislación nacional y que sería muy difícil introducir las disposiciones de los párrafos 2 a 4 en la legislación japonesa, sobre todo en lo que concierne a las sanciones previstas.

32. La segunda reserva está encaminada a excluir la aplicación del párrafo 2 del artículo 21, relativo al embargo de buques y al traslado de la acción ante una jurisdicción distinta de aquella a la que se haya sometido inicialmente el asunto. También en este caso, las disposiciones enunciadas crean graves problemas, porque la legislación japonesa no permite que se someta un asunto a un tribunal japonés en virtud de una acción ejercitada en otro país, aun cuando el asunto le haya sido remitido por el tribunal de un Estado contratante.

33. Las disposiciones de los párrafos 2 a 4 del artículo 17 y del párrafo 2 del artículo 21 constituyen para el Gobierno del Japón un impedimento absoluto a la ratificación la aceptación o la aprobación del convenio, o su adhesión al mismo, aunque los cargadores japoneses le pidan que pase a ser parte en ese instrumento. Por consiguiente, a falta de una reserva que excluya la aplicación de tales disposiciones, el Japón se verá en la imposibilidad de llegar a ser parte en el nuevo convenio.

34. El PRESIDENTE invita a las delegaciones a expresar su parecer sobre la primera reserva que propone el Japón en el inciso *a*) del párrafo 1 del documento A/CONF.89/C.1/L.210, encaminada a excluir la aplicación de los párrafos 2 a 4 del artículo 17.

35. El Sr. AVRAMEAS (Grecia) apoya la reserva propuesta, porque ofrece a muchos países que lo desean la posibilidad de adherirse al convenio salvando el obstáculo que constituyen para ellos las disposiciones de los párrafos 2 a 4 del artículo 17.

36. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) apoya esa reserva, porque la materia objeto de las disposiciones de que se trata está regulada en el derecho penal de su país.

37. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) es partidario de esa reserva.

38. El Sr. BYERS (Australia) se opone a esta reserva, pues considera indispensable que la práctica de las cartas de garantía sea objeto de normas internacionales para luchar contra sus efectos perjudiciales.

39. El Sr. CLETON (Países Bajos) dice que su delegación está en contra de esa reserva, sin que ello quiera decir que aprueba los párrafos 3 y 4 del artículo 17. Sin embargo, toda reserva es una excepción a las reglas internacionales uniformes que la Conferencia trata de establecer y, en este caso, la reserva propuesta introduciría regímenes diferentes en los diversos Estados contratantes, siendo así que lo que se pretende es armonizar esos regímenes.

40. El Sr. NSAPOU (Zaire) dice que su país, esencialmente cargador en el comercio marítimo, no firmará el convenio si no contiene las disposiciones del artículo 17 cuya exclusión propone el Japón.

41. El PRESIDENTE invita a la Comisión a pronunciarse en pro o en contra de la inclusión de una reserva encaminada a excluir la aplicación de los párrafos 2 a 4 del artículo 17, como propone el Japón en el inciso *a*) del documento A/CONF.89/C.1/L.210.

42. *Por 38 votos contra 10 y 10 abstenciones, queda rechazada la propuesta.*

43. El PRESIDENTE invita a las delegaciones a expresar su parecer sobre la segunda reserva que propone el Japón en el inciso *b*) del documento A/CONF.89/C.1/L.210, encaminada a excluir la aplicación del párrafo 2 del artículo 21.

44. El Sr. AMOROSO (Italia) dice que su país considera necesaria esa reserva, pues la regla enunciada en el párrafo 2 del artículo 21 está en contradicción con el Convenio Internacional de Bruselas de 1952 relativo al embargo preventivo de buques destinados a la navegación marítima, que Italia ha ratificado y que ahora forma parte de su legislación.

45. El Sr. CLETON (Países Bajos) es partidario de esa reserva, porque permite evitar todo conflicto con otros convenios existentes en la esfera marítima.

46. El Sr. LEON MONTESINO (Cuba) apoya la reserva propuesta, por las mismas razones que los dos oradores precedentes.

47. El Sr. KANYENYE (Repúlica Unida de Tanzania), el Sr. NDAWULA (Uganda) y el Sr. VINCENT (Sierra Leona) se oponen a esa reserva, porque va contra la normalización de las reglas internacionales aplicables en esta materia.

48. El PRESIDENTE somete a votación la segunda reserva del Japón, encaminada a excluir la aplicación del párrafo 2 del artículo 21 (inciso *b*)) del documento A/CONF.89/C.1/L.210.

49. *Por 27 votos contra 19 y 15 abstenciones, queda rechazada la propuesta.*

50. El Sr. AVRAMEAS (Grecia) presenta las tres reservas que propone su delegación en los incisos *a*), *b*) y

*c*) del párrafo 1 del documento A/CONF.89/C.1/L.179. La primera reserva prevé que la equivalencia entre la unidad indicada en el artículo 6 y la moneda nacional podrá ser fijada de tiempo en tiempo, para períodos no superiores a seis meses, por el Estado de que se trate. Se propone esta reserva teniendo en cuenta las dificultades muy reales que van a encontrar algunos países para determinar la cuantía de la responsabilidad del porteador indicada en el artículo 6, puesto que debe calcularse en moneda nacional sobre la base de los derechos especiales de giro. Ahora bien, hay países en los que el juez o el árbitro no tendrá la posibilidad de informarse sobre el valor de los DEG en moneda local el día mismo en que dicte su fallo. La solución propuesta por Grecia se inspira en la práctica de los medios bancarios consistente en publicar periódicamente los tipos de cambio aplicables en el mercado del eurodólar. Pero la solución propuesta no es la única posible; se podría también decidir aplicar el tipo de cambio en vigor en la fecha en que se ejercite la acción.

51. La segunda reserva propuesta por Grecia tiende a facilitar la firma o ratificación del convenio, o la adhesión al mismo, de muchos países que podrían tropezar con dificultades a causa de las disposiciones relativas a la jurisdicción y el arbitraje. El argumento de que las reservas van contra la uniformidad del derecho no es convincente, porque interesa a los Estados que ratifican un convenio que el mayor número posible de Estados pasen a ser partes en ese convenio, y la posibilidad de formular reservas facilita precisamente la adhesión.

52. La tercera reserva propuesta por Grecia consiste en excluir la aplicación de partes o de la totalidad del convenio en el caso del transporte de animales vivos y del transporte de mercancías de carácter o condición insólitos, si dicho transporte se efectúa al margen de las operaciones comerciales ordinarias. Se trata de permitir a las partes en un contrato de transporte que exija precauciones particulares, como por ejemplo el transporte de una estatua antigua única en el mundo, que prescindan de las normas del convenio que evidentemente no se han establecido con ese fin. En cuanto a la posibilidad de excluir a los animales vivos de la aplicación del convenio, parece que responde a los deseos expresados por los países que se dedican a este tipo de comercio.

*Se levanta la sesión a las 12.10 horas.*

# 37a. sesión

**Miércoles 29 de marzo de 1978, a las 14.10 horas**

*Presidente:* Sr. M. CHAFIK (Egipto).

A/CONF.89/C.1/SR.37

**Examen de los artículos 1 a 25 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y del proyecto de artículo sobre "Reservas" que figura en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio (*conclusión*) (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 y Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.179, L.201, L.209)**

*Artículo / / Reservas* (conclusión)

1. El PRESIDENTE invita a la Comisión a proseguir el examen del artículo sobre reservas propuesto por Grecia (A/CONF.89/C.1/L.179).

2. El Sr. PTAK (Polonia) dice que las reservas previstas en la propuesto de Grecia serían útiles para muchos Estados que desean llegar a ser partes en el Convenio. Por consiguiente, su delegación está dispuesta a apoyar el artículo propuesto.

3. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) dice que, en vista de lo ocurrido con otras propuestas relativas a las reservas, su delegación sugiere que se suprima el artículo sobre reservas en su totalidad.

4. El Sr. DIXIT (India) dice que su delegación no tiene ninguna dificultad en aceptar el inciso *a*) del párrafo 1 de la propuesta de Grecia, a condición de que quede bien sentado que la equivalencia de la unidad a que se refiere el artículo 6 del proyecto de convenio es el derecho especial de giro (DEG) y que el valor del DEG se determinará de conformidad con el sistema del Fondo Monetario Internacional (FMI).

5. El Sr. AVRAMEAS (Grecia) dice que su delegación ha dado por supuesto que la unidad de que se trata es indiscutiblemente el DEG. Su propósito al proponer esta reserva es prever una evaluación periódica de la equivalencia entre el DEG y la moneda nacional, a fin de que los jueces o árbitros, al dictar sus fallos o laudos, puedan determinar fácilmente las cuantías correspondientes.

6. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) dice que el valor del DEG se publica diariamente. Su delegación estima que la disposición propuesta por la delegación de Grecia podría perjudicar considerablemente al sistema monetario del FMI; de ahí que le inspire graves dudas.

7. El Sr. GUEIROS (Brasil) está de acuerdo con la opinión expresada por el representante de los Estados Unidos. Además, esta cuestión ya ha sido tratada en todos sus detalles en los párrafos 1 y 2 del artículo 26 incluido en la "transacción global" (A/CONF.89/C.1/L.211), que abarcan el caso de los países miembros y no miembros del FMI. Su delegación no puede aceptar la primera de las reservas propuestas por Grecia.

8. El PRESIDENTE invita a la Comisión a votar sobre el inciso *a*) del párrafo 1 del artículo sobre reservas propuesto por la delegación de Grecia (A/CONF.89/C.1/L.179).

9. *Por 22 votos contra 6 y 28 abstenciones, queda rechazado el inciso.*

10. El Sr. AVRAMEAS (Grecia) anuncia que su delegación retira el inciso *b*) de su propuesta.

11. El PRESIDENTE invita a la Comisión a hacer observaciones sobre el inciso *c*) del texto presentado por Grecia y, al no haber ninguna manifestación de apoyo a esa disposición, entiende que queda rechazada.

12. El Sr. SELVIG (Noruega) señala que la inclusión de una disposición sobre reservas tenía por objeto determinar claramente la regla aplicable en virtud del derecho internacional general y establecer una práctica uniforme en esta materia. Entiende que, en general, los miembros de la Comisión son del parecer de que no deben autorizarse las reservas al convenio. El artículo relativo a las reservas que figura en el texto básico (A/CONF.89/6) dispone que un Estado contratante no podrá formular más que las reservas autorizadas expresamente en virtud del párrafo 1 de ese artículo, pero el hecho de que se haya rechazado la propuesta griega indica que la Comisión no es partidaria de tales estipulaciones expresas. De ser así, toda remisión al párrafo 1 que figura en el artículo relativo a las reservas carece de sentido.

13. El Sr. BENTEIN (Bélgica) dice que la cuestión de la inclusión de un artículo sobre reservas no podrá quedar zanjada hasta que las delegaciones hayan tenido la oportunidad de estudiar la propuesta al respecto que, según tiene entendido, presentará al Pleno de la Conferencia la delegación de Francia.

14. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) cree asimismo, como el representante de Noruega, que en general los miembros de la Comisión no desean incluir en el proyecto de Convenio una disposición relativa a las reservas.

15. El Sr. SMART (Sierra Leona) hace suyas las observaciones del representante de Noruega y dice que su delegación es partidaria de suprimir la totalidad del artículo sobre las reservas que figura en el documento A/CONF.89/6, con la única excepción del principio enunciado en el párrafo 2.

16. En respuesta a una pregunta del PRESIDENTE, el Sr. SELVIG (Noruega) dice que, a la luz de las opiniones expresadas, desea proponer la supresión de los párrafos 1, 3, 4 y 5 del artículo relativo a las reservas. Sin embargo, si la Conferencia decidiese autorizar reservas, sería menester incluir un texto similar en líneas generales al de ese artículo.

17. El Sr. GUEIROS (Brasil) dice que, hasta que la delegación francesa presente su propuesta sobre las reservas, la Comisión debería aceptar en parte la propuesta del representante de Noruega y suprimir el párrafo 1 y todas las referencias al mismo contenidas en los párrafos 3, 4 y 5.

18. El Sr. DIXIT (India) dice que uno de los motivos de que no se hayan aceptado las reservas propuestas por la delegación de Grecia es que la mayoría de las delegaciones, que han trabajado con gran empeño sobre cada uno de los detalles del convenio, están poco dispuestas a permitir que se desvirtúen sus disposiciones. Una de las consecuencias de la no inclusión de una disposición sobre las reservas sería la aplicación de la Convención de Viena sobre el derecho de los tratados[1], que, en su artículo 19, dispone que un Estado puede formular una reserva a menos, entre otros motivos, que la reserva sea "incompatible con el objeto y el fin del tratado". Es muy improbable que se pueda determinar con certeza cuál es el objeto y el fin de un tratado cuando no existe un preámbulo que contenga alguna disposición al respecto. Por consiguiente, si se prescindiera por completo de incluir un artículo sobre esta cuestión, el número de reservas que se formularían sería igual, o acaso mayor, que si se incluyera una disposición expresa al respecto. Es muy natural que cada país trate de lograr que en cada artículo se atienda a sus conveniencias, pero, desde el punto de vista de un convenio destinado a asegurar la uniformidad y a promover la armonía en el comercio internacional, semejante actitud sólo puede redundar en perjuicio de las bases mismas por las que tanto ha luchado la Conferencia. Insta a la Comisión a que reflexione sobre estos puntos.

19. En su opinión, no debería aprobarse más que la primera parte del párrafo 2 del artículo decir y "No se podrán formular reservas al presente Convenio", y se debería suprimir el resto.

20. El Sr. TANIKAWA (Japón) apoya la propuesta soviética de suprimir totalmente el artículo relativo a las reservas.

21. El Sr. MORENO PARTIDAS (Venezuela) apoya las opiniones expresadas por las representantes de Sierra Leona y Noruega.

22. El Sr. GANTEN (República Federal de Alemania) dice que la cuestión que ha de decidir la Comisión es clara y sencilla: o bien se puede suprimir por completo el artículo sobre las reservas, o bien se puede mantener como artículo separado una disposición que diga: "No se podrán formular reservas al presente Convenio". Así pues, estima que la Comisión debería proceder a la votación.

23. El Sr. GUEIROS (Brasil) señala que la propuesta de Francia (A/CONF.89/C.1/L.207) se examinará en sesión plenaria y que de Grecia (A/CONF.89/C.1/L.179) no ha sido aceptada. En estas circunstancias, y como tampoco puede aceptar la propuesta soviética, estaría de acuerdo en que la Comisión propusiera la inclusión en el convenio de una disposición única en el sentido de que no se pueden hacer reservas al mismo.

24. El Sr. NILSSON (Suecia) dice que su delegación también es partidaria de tal disposición.

25. El Sr. MASSUD (Pakistán) también se manifiesta de acuerdo en que se mantenga la disposición según la cual no pueden hacerse reservas al convenio; a falta de tal disposición, se aplicará la Convención de Viena sobre el derecho de los tratados. Además, la finalidad misma del

---

[1] Véase *Documentos Oficiales de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el derecho de los tratados. Documentos de la Conferencia* (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.70.V.5), documento A/CONF.39/27, pág. 311.

convenio, que es codificar el derecho internacional en esta materia y promover la uniformidad, quedaría así desvirtuada.

26. El Sr. NELSON (Ghana) considera que, como todas las reservas propuestas han sido rechazadas, se debería incluir en el convenio una prohibición expresa de las reservas. La Convención de Viena sobre el derecho de los tratados sólo podría invocarse si faltara tal disposición.

27. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) dice que su delegación es partidaria de que se mantenga el párrafo 2.

28. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) dice que, en vista de las observaciones formuladas, retira la propuesta de su delegación.

29. El PRESIDENTE señala que hay consenso en favor de la supresión del artículo relativo a las reservas, con la excepción de la primera parte del párrafo 2, modificada en la forma siguiente: "No se podrán formular reservas al presente Convenio." Sugiere por tanto que la Comisión acuerde suprimir los párrafos 1, 3, 4 y 5 del artículo y remitir el párrafo 2, en su forma modificada, al Comité de Redacción.

30. *Así queda acordado.*

*Artículo [ ]. Revisión de los importes de la limitación de la responsabilidad y unidad de cuenta o unidad monetaria*

31. El PRESIDENTE señala a la atención de la Comisión las dos propuestas, presentadas respectivamente por Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia (A/CONF.89/C.1/L.209) y por Francia (A/CONF.89/C.1/L.201), relativas ambas a la revisión del límite de la responsabilidad. Invita al representante de Noruega a presentar la propuesta nórdica.

32. El Sr. SELVIG (Noruega) dice que la propuesta consignada en el documento A/CONF.89/C.1/L.209 concierne a una cuestión que, a juicio de las delegaciones nórdicas, reviste la mayor importancia para el futuro del convenio. Sin duda se recordará que, durante el debate de la Comisión sobre los límites de responsabilidad, se hizo referencia a la depreciación en términos reales de la cuantía del límite de responsabilidad en los últimos diez años, a causa sobre todo de la inflación mundial. Es probable que ese fenómeno persista; en consecuencia, los Estados podrían descubrir ulteriormente que los límites establecidos en el convenio son demasiado bajos en términos reales y, por lo tanto, que no pueden adherirse a ese instrumento. Conviene sin duda alguna instituir algún procedimiento especial para la revisión de las cuantías de limitación y de la unidad de cuenta, aunque sin perturbar la estructura básica del convenio. En virtud del párrafo 1 de la propuesta nórdica, el depositario estaría facultado para convocar, bajo los auspicios de las Naciones Unidas, una conferencia de todos los Estados, y no sólo de las partes contratantes. El párrafo 2 dispone que el depositario convocará dicha conferencia cuando lo solicite una cuarta parte, por lo menos, de los Estados contratantes, o cuando lo solicite la CNUDMI por considerar que el valor de los importes ha sufrido un cambio significativo. Se estima que la CNUDMI, al haber elaborado el proyecto de convenio, es el órgano adecuado para realizar la labor preparatoria de esa conferencia. En el párrafo 3 se establece que toda enmienda adoptada entrará en vigor cuando haya sido aceptada por la mitad de los Estados contratantes.

33. El párrafo 4 se refiere a la situación que puede surgir si algunos Estados siguen siendo partes en el convenio, en su forma no enmendada, mientras que otros aceptan las enmiendas aprobadas. Su finalidad básica es asegurar a éstos el derecho a aplicar los nuevos límites, aun cuando se trate de nacionales de Estados contratantes que no hayan aceptado las enmiendas. Eso permitiría salvar las dificultades que pueden surgir si el transporte, aunque tenga lugar entre dos Estados que hayan aceptado la enmienda, se efectúa en un buque de un Estado que no la haya aceptado, situación en la que los Estados que hubieran aceptado la enmienda estarían en principio obligados por el convenio en su forma inicial respecto del país del buque y respecto del buque mismo. A juicio de las delegaciones nórdicas, el párrafo 4 es indispensable para que no haya desigualdad como consecuencia del hecho de que las partes interesadas pertenecen a países diferentes.

34. El párrafo 5, de índole técnica, es análogo a la disposición que rige las enmiendas ordinarias al convenio.

35. El procedimiento propuesto constituiría un remedio para la depreciación en términos reales del valor de las cuantías de limitación, que en otro caso crearía una amenaza para la buena aplicación del convenio.

36. El PRESIDENTE señala que la propuesta de Francia (A/CONF.89/C.1/L.201) tiene un contenido análogo al de la propuesta nórdica. En vista de ello, pregunta al representante de Francia si desea mantener su propuesta.

37. El Sr. CARRAUD (Francia) dice que quizá puedan combinarse ambas propuestas. Sin embargo, el mérito de la propuesta de Francia estriba en que estipula un procedimiento automático de revisión a intervalos de cinco años, así como la autonomía de la conferencia de revisión respecto de otros órganos. Es también muy precisa. Sin embargo, si el Presidente lo desea, no insistirá en su propuesta.

38. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) manifiesta que su delegación, aunque apoya la propuesta nórdica, también está de acuerdo con la propuesta de Francia de crear un procedimiento automático de revisión. En consecuencia, considera que el párrafo 2 de la propuesta nórdica debería enmendarse a fin de establecer que la conferencia de revisión se convocará a intervalos de cinco años, o cuando lo solicite una cuarta parte por lo menos de los Estados contratantes.

39. El Sr. CASTRO (México) dice que los términos de la propuesta francesa son muy aceptables.

40. El párrafo 2 de la propuesta nórdica, en el que se prevé que la CNUDMI decidirá si el valor de los importes ha sufrido un cambio significativo, plantea a su delegación algunas dificultades. La CNUDMI no comprende la totalidad de los Miembros de las Naciones Unidas y, por consiguiente, algunas de las partes contratantes en el convenio no estarían representadas en sus sesiones cuando se adoptara dicha decisión. Tal vez, pues, se podría

modificar el párrafo 2 y estipular que se convocará una conferencia de revisión siempre que lo solicite un organismo competente de las Naciones Unidas, en cumplimiento de una decisión adoptada por la mayoría de las partes contratantes. Con esta reserva, puede apoyar la propuesta nórdica.

41. El Sr. MARTINEZ MORCILLO (España) apoya las observaciones del orador anterior relativas al párrafo 2 de la propuesta nórdica y dice que la aprobación de esa disposición conferiría a la CNUDMI facultades sobre un convenio que debería tener carácter autónomo. La propuesta de Francia incorpora principios que su delegación puede apoyar.

42. El Sr. SANYAOLU (Nigeria) dice que su delegación se felicita de la propuesta nórdica, que trata de contrarrestar los efectos de la inflación mundial. En cuanto al párrafo 2, reconoce que podría suscitar alguna dificultad, ya que la CNUDMI quizás no pueda solicitar una conferencia de revisión sin el consentimiento de todos sus miembros, y no todas las partes contratantes son miembros de la CNUDMI. Sin embargo, estas objeciones no son muy graves y considera que la CNUDMI, que ha preparado el proyecto de convenio, es el organismo adecuado para realizar la labor preparatoria de tal conferencia. Además, la cláusula "si lo solicita una cuarta parte por lo menos de los Estados contratantes" tiende a desvanecer cualquier recelo que pudiera abrigar a este respecto.

43. La reacción inicial de su delegación frente al párrafo 4 de la propuesta nórdica fue que, tal como está redactado, podía interpretarse en el sentido de que infringe los derechos soberanos de un Estado miembro y el principio *pacta sunt servanda* del derecho de los tratados. Advierte, sin embargo, que el párrafo 4 del artículo 40 de la Convención de Viena sobre el derecho de los tratados dispone que el acuerdo en virtud del cual se enmiende un tratado no obliga a ningún Estado que sea ya parte en el tratado pero no llegue a serlo en ese acuerdo. Así pues, tras reflexionar sobre ello, considera acertado el principio en que se basa el párrafo 4, en cuanto que trata de lograr una aceptación más amplia de una enmienda al tratado original. Su delegación opina asimismo que si un Estado miembro establece relaciones comerciales con otro Estado miembro que ha aceptado una enmienda, debe entenderse que ha aplicado el convenio enmendado. Si esa interpretación del párrafo 4 es correcta, insta a los autores de la propuesta a que aclaren su intención.

44. A reserva de estas observaciones, su delegación apoya la propuesta nórdica.

45. El Sr. WANSEK (República Unida del Camerún) dice que las propuestas contenidas en los documentos A/CONF.89/C.1/L.201 y L.209 son en gran medida complementarias y que su delegación aprueba la idea básica común a ambas.

46. El Sr. GUEIROS (Brasil) aplaude la idea en que se basan las propuestas francesa y nórdica. La estabilidad monetaria es necesaria para el comercio internacional normal, pero muy difícil de lograr. Refiriéndose a la propuesta de la delegación de Francia, estima preferible dar al intervalo de cinco años el carácter de un plazo mínimo para la revisión de las cuantías de limitación. A juicio de su delegación, una combinación de ambas propuestas, basada principalmente en el texto del documento A/CONF.89/C.1/L.209, pero que contenga la estipulación de que las conferencias de revisión no podrán convocarse a intervalos de menos de cinco años, sería un modo adecuado de garantizar la estabilidad de las cuantías de limitación.

47. El Sr. POPOV (Bulgaria) dice que su delegación, si bien es favorable a la idea en que se inspira el documento A/CONF.89/C.1/L.209, considera inadecuada la sugerencia de que se faculte a la CNUDMI para pedir al gobierno depositario que convoque una conferencia de revisión; la CNUDMI no está autorizada a representar de este modo a Estados soberanos. Por otro lado, el número propuesto de Estados necesario para solicitar que se convoque una conferencia de revisión es demasiado reducido y debería ser, por lo menos, un tercio de los Estados contratantes. Además, el número de Estados contratantes indicado en el párrafo 3 del texto propuesto no constituye mayoría. Por estas razones, su delegación no puede apoyar la propuesta nórdica tal como está redactada.

48. La Sra. OLOWO (Uganda) dice que su delegación acoge favorablemente las dos propuestas. Por lo que respecta a la periodicidad de las conferencias de revisión, su delegación es partidaria del plazo de cinco años mencionado en la propuesta de Francia, ya que la CNUDMI podría tener dificultades para obtener el acuerdo de un número suficiente de sus miembros sobre la existencia de un cambio significativo del valor de las cuantías de limitación, como se propone en el documento A/CONF.89/C.1/L.209. A este respecto, las palabras "por considerar", que siguen a las palabras "cuando lo solicite la CNUDMI", en el párrafo 2, deben sustituirse por las palabras "si ésta considera". En cuanto al párrafo 3 de ese documento, su delegación estima que debe modificarse el texto en el sentido de que la aceptación por 20 Estados contratantes – en vez de la mitad – sea suficiente para la entrada en vigor de una enmienda, ya que 20 Estados es el número convenido en la Segunda Comisión para la entrada en vigor del convenio. En consecuencia, debe reducirse correlativamente, en el párrafo 2, la proporción de una cuarta parte de los Estados contratantes, para que no resulte desmesurada.

49. El PRESIDENTE sugiere que se suspenda la sesión y que se constituya un grupo de trabajo *ad hoc* integrado por los representantes de Bulgaria, Filipinas, Francia, Noruega, Polonia y Uganda para que, durante el período de suspensión elabore un texto refundido sobre la base de las propuestas contenidas en los documentos A/CONF.89/C.1/L.201 y L.209.

50. *Así queda acordado.*

51. *Se suspende la sesión a las 15.40 horas y se reanuda a las 16.55 horas.*

52. El Sr. OKALI (Secretario Auxiliar de la Primera Comisión) lee el texto de una propuesta revisada preparada por el Grupo de Trabajo *ad hoc* sobre la base de los textos contenidos en los documentos A/

CONF.89/C.1/L.202 y L.209. El texto revisado es el siguiente:

"1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo [Revisión y enmienda], el depositario convocará una conferencia, de conformidad con el párrafo 2 de este artículo, con el único fin de modificar los importes especificados en el artículo 6 y en el párrafo 2 del artículo 26 o de sustituir una de las unidades definidas en los párrafos 1 y 3 del artículo 26, o ambas, por otras unidades.

"2. El depositario convocará una conferencia de revisión cada cinco años o cuando lo solicite un tercio, por lo menos, de los Estados Contratantes.

"3. Toda decisión de la Conferencia será adoptada por mayoría de dos tercios de los Estados participantes. El depositario comunicará la enmienda a todas las partes contratantes para su aceptación y a todos los Estados signatarios del Convenio para su información.

"4. Toda enmienda adoptada entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año a partir de su aceptación por la mitad de los Estados Contratantes. La aceptación se efectuará mediante el depósito de un instrumento formal a tal efecto en poder del depositario.

"5. Después de la entrada en vigor de una enmienda, todo Estado Contratante que la haya aceptado tendrá derecho a aplicar el Convenio enmendado en sus relaciones con los Estados Contratantes que no hayan notificado al depositario, en el plazo de seis meses contados desde la aprobación de la enmienda, que no se consideran obligados por tal enmienda.

"6. Se entenderá que el Convenio enmendado se aplica a todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio."

53. El Sr. AMOROSO (Italia) dice que el texto revisado sigue planteando algunas dificultades a su delegación, dado que el párrafo 2 no contiene ninguna disposición sobre un intervalo mínimo entre las conferencias de revisión. Según el texto propuesto, el depositario puede convocar una conferencia de revisión en cualquier momento si lo solicita sólo un tercio de los Estados contratantes. Su delegación podría haber aceptado la idea de una convocación automática cada cinco años, como se estipulaba en la propuesta inicial de Francia (A/CONF.89/C.1/L.201). El texto que ahora se propone debe modificarse para estipular un plazo mínimo de cinco años.

54. Para la entrada en vigor de las enmiendas debe exigirse la aceptación de una evidente mayoría de los Estados contratantes. En consecuencia, la proporción indicada en el párrafo 4 propuesto debería pasar de la mitad a dos tercios.

55. Aunque reconoce los esfuerzos que ha realizado el Grupo de Trabajo *ad hoc* y la necesidad de ganar tiempo, estima no obstante que el texto revisado requiere algunas modificaciones a fin de que sea aceptable para todas las delegaciones.

56. El Sr. GANTEN (República Federal de Alemania) manifiesta que su delegación no puede apoyar la propuesta revisada. En general no ve la necesidad de revisar los límites de responsabilidad. Si realmente es preciso mencionar un plazo de revisión, su delegación podría haber aceptado la propuesta contenida en el documento A/CONF.89/C.1/L.209. Sin embargo, no ve ningún motivo para que haya una revisión obligatoria cada cinco años.

57. El Sr. CASTRO (México) dice que su delegación puede aceptar el texto revisado propuesto por el Grupo de Trabajo *ad hoc*. El párrafo 2 de esa propuesta prevé una revisión cada cinco años, pero al mismo tiempo los derechos soberanos de los Estados contratantes quedan salvaguardados.

58. El Sr. QUARTEY (Ghana) opina que unas conferencias de revisión obligatorias cada cinco años resultarían demasiado costosas para muchos países. Debe eliminarse la disposición relativa al plazo de cinco años, a fin de que esas conferencias sólo se convoquen a petición de un tercio o más de los Estados contratantes, que sin duda actuarán de modo responsable al decidir si deben formular esa petición.

59. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) prefiere el texto revisado tal como ahora está redactado; sin embargo, si la mayoría de los miembros de la Comisión son partidarios de que se elimine el requisito de las conferencias de revisión cada cinco años, el número de solicitudes necesarias para convocar tal conferencia debería reducirse de un tercio a una cuarta parte de los Estados contratantes.

60. El Sr. KHOO (Singapur) se opone a una conferencia de revisión obligatoria cada cinco años; es un requisito demasiado rígido. Sin embargo, puede aceptar la sugerencia de que una cuarta parte en vez de un tercio de los Estados contratantes pueda solicitar una conferencia de revisión.

61. El Sr. CLETON (Países Bajos) conviene con los representantes de Ghana y de Singapur en que es poco aconsejable incluir una disposición sobre la convocación automática de una conferencia de revisión cada cinco años. Tales conferencias deberían celebrarse sólo cuando fueran necesarias y, a este respecto, ha buscado en vano en la propuesta del Grupo de Trabajo *ad hoc* una referencia a cambios significativos en valores reales. Su delegación puede aceptar una fórmula de revisión semejante a la prevista en el artículo 21 del Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, de 1976.

62. El párrafo 4 del proyecto, considerado en relación con el párrafo 5, también le plantea dificultades, ya que, aunque sólo la mitad de los Estados contratantes hayan aceptado una enmienda, éstos podrán imponer las cuantías revisadas a los demás Estados contratantes que no hayan notificado expresamente al depositario que no se consideran obligados por esa enmienda. Será difícil persuadir al Parlamento de los Países Bajos de que acepte esa disposición.

63. El Sr. BYERS (Australia) apoya el texto revisado tal como está redactado. Se ha solicitado la opinión de los miembros de la Comisión sobre una revisión quinquenal y ese sondeo ha arrojado una mayoría favorable a un

plazo de revisión obligatorio. Si se demuestra que no es necesario aumentar las cuantías de limitación, la conferencia de revisión será breve. Sin embargo, en una época de inflación rápida, es razonable prever esa revisión para garantizar que las cuantías se mantengan al nivel de las necesidades de los tiempos.

64. El Sr. NDAWULA (Uganda) dice que la disposición relativa a la revisión obligatoria cada cinco años se basa en la razonable hipótesis de que en dicho plazo se producirán cambios en los valores monetarios mundiales suficientemente importantes para justificar la convocación de una conferencia de revisión.

65. El Sr. QUARTEY (Ghana) dice que su delegación no se ha formado una opinión definitiva acerca de la reducción del número de solicitudes necesarias para convocar una conferencia de revisión del tercio a la cuarta parte de los Estados contratantes. Sin embargo, desea proponer formalmente que se supriman en el párrafo 2 las palabras "cada cinco años o", basándose en que los Estados contratantes sabrán si ha habido fluctuaciones suficientes para justificar la convocación de una conferencia. Esa supresión eliminaría la posibilidad de que se convocase una conferencia para descubrir después que no era necesaria.

66. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) conviene en que la inclusión de una disposición que prevea la convocación de una conferencia de revisión a intervalos obligatorios de cinco años es poco razonable e inaceptable. En cuanto al párrafo 4 del texto revisado, coincide con el representante de Italia en que el número de aceptaciones necesarias para que una enmienda entre en vigor debe ser de dos tercios en vez de la mitad de los Estados contratantes.

67. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) dice que, al redactar el texto revisado, el Grupo de Trabajo *ad hoc* ha tenido en cuenta lo que consideraba que era el deseo de la mayoría, a saber: la inclusión en el párrafo 2 de una disposición en el sentido propuesto por el representante de Francia, o sea una conferencia automática de revisión cada cinco años.

68. El PRESIDENTE invita a la Comisión a votar sobre las sugerencias de que se supriman en el párrafo 2 del texto revisado las palabras "cada cinco años o" y de que se sustituyan en el mismo párrafo las palabras "un tercio" por "una cuarta parte".

69. *Por 36 votos contra 11 y 21 abstenciones, quedan aprobadas esas modificaciones.*

70. El Sr. YEPEZ (Venezuela) dice que su delegación ha votado contra las enmiendas propuestas, en primer lugar, por estimar que debe preverse una conferencia de revisión obligatoria cada cinco años y, en segundo lugar, porque la cuestión del número de solicitudes necesarias para convocar una conferencia de revisión ha sido resuelta por una decisión de la Segunda Comisión, basada en una propuesta de Noruega (A/CONF.89/C.2/L.26).

71. El Sr. BURGUCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) declara que se ha abstenido en la votación porque, si bien está de acuerdo con la propuesta encaminada a eliminar el requisito de una conferencia de revisión obligatoria cada cinco años, no está de acuerdo con la reducción del número de solicitudes necesarias para convocar la conferencia de un tercio a una cuarta parte de los Estados contratantes.

72. El PRESIDENTE invita a la Comisión a votar sobre la propuesta de Italia de sustituir en el párrafo 4 del texto revisado las palabras "la mitad" por "dos tercios".

73. *Por 32 votos contra 27 y 8 abstenciones, queda aprobada la propuesta.*

74. *Por 35 votos contra 6 y 23 abstenciones, queda aprobado el texto revisado en su totalidad, con las modificaciones introducidas.*

### Conclusión de los trabajos de la Comisión

75. El PRESIDENTE declara clausurados los trabajos de la Primera Comisión.

*Se levanta la sesión a las 17.45 horas.*

## ACTAS RESUMIDAS DE LAS SESIONES DE LA SEGUNDA COMISION

# 1a. sesión

**Lunes 13 de marzo de 1978, a las 11.15 horas**

*Presidente*: Sr. D. POPOV (Bulgaria).

A/CONF.89/C.2/SR.1

**Aprobación del programa**

1. *Queda aprobado el programa provisional (A/CONF.89/C.2/L.1*

**Elección de un Vicepresidente y de un Relator**

2. El PRESIDENTE sugiere que la Comisión aplace el examen del tema hasta una sesión ulterior.

3. *Así queda acordado.*

**Examen del proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías, a excepción del proyecto de artículo sobre "Reservas" (A/CONF.89/6 y Add.1 y 2, A/CONF.89/C.2/L.2)**

4. El PRESIDENTE sugiere que, para acelerar los trabajos de la Comisión, los miembros eviten las declaraciones generales sobre el proyecto de artículos en su totalidad y se concentren en el contenido de cada uno de los artículos del proyecto propuesto.

5. El Sr. KRISHNAMURTHY (India) se refiere a la penúltima frase del párrafo 1 de la introducción al documento A/CONF.89/6 y dice que algunas de las cláusulas finales del proyecto preparado por la Secretaría parecen inspiradas en las disposiciones correspondientes de la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, por ejemplo, el proyecto de artículo sobre la entrada en vigor. La delegación de la India no puede aceptar el tenor general de las disposiciones finales de ese Código de Conducta. Como está muy interesada en que el proyecto de convenio que se examina entre en vigor lo antes posible, sugiere que se redacten unas cláusulas finales más sencillas que las de la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.

6. El Sr. LARSEN (Estados Unidos de América) indica que lo acertado sería redactar las cláusulas finales de modo que el convenio propuesto entrara en vigor una vez ese instrumento hubiera sido ratificado por un número importante de Estados que representaran un porcentaje apreciable del tonelaje de las flotas mercantes mundiales.

7. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) apoya las observaciones del representante de la India relativas a las cláusulas finales del convenio propuesto. Manifiesta que su delegación apoyará la variante del artículo sobre la entrada en vigor propuesta por la delegación de Indonesia (A/CONF.89/C.2/L.2).

8. El Sr. YEPEZ (Venezuela) dice que la entrada en vigor del convenio propuesto no debería depender de la ratificación del convenio por determinado número de Estados, cuyas flotas mercantes representen en conjunto un porcentaje determinado del tonelaje mundial. A juicio de su delegación, las cláusulas finales deberían formularse del modo más sencillo posible para que el convenio propuesto pudiera entrar en vigor cuanto antes.

9. Pasando a considerar la cuestión de las reservas, el Sr. Yépez dice que, si se permite formular reservas, éstas deberían limitarse al mínimo para evitar las dificultades que surgen cuando algunas cláusulas de un convenio son aplicables a ciertos Estados pero no a otros.

10. El Sr. CARRAUD (Francia) dice que su delegación también espera que las cláusulas finales se formulen del modo más sencillo posible. Estima, sin embargo, que habrá que llegar a una transacción entre lo conveniente y lo factible. En todo caso, parecería necesario establecer que el convenio propuesto entrará en vigor una vez haya sido ratificado por determinado número de Estados que represente un porcentaje determinado del tonelaje de las flotas mercantes mundiales.

11. El Sr. TERASHIMA (Japón) dice que, en lo que se refiere a las cláusulas finales, procede tomar en consideración el precedente de la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas. Es posible que su delegación presente una propuesta a este respecto.

12. El PRESIDENTE reitera a los miembros su petición de que eviten las declaraciones generales sobre el proyecto de artículos en su totalidad y sugiere que la Comisión examine sucesivamente los artículos del proyecto.

13. *Así queda acordado.*

*Artículo [1[1]]. Depositario*

14. El Sr. SEMIKACHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) dice que su delegación no tiene en principio nada que objetar a ese proyecto de artículo, aunque considera que podría refundirse con el proyecto de artículo relativo a la firma, ratificación, etc. Presentará por escrito una propuesta en ese sentido.

15. El Sr. FAHIM (Egipto) dice que su delegación no tiene nada que objetar al texto del artículo, tal como está redactado, pero sugiere que se añadan las palabras "en Nueva York" después de las palabras "Naciones Unidas".

16. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) dice que su delegación no tiene nada que objetar al artículo en su forma actual. Toma nota, sin embargo, de que la delegación de la Unión Soviética se propone presentar una enmienda.

17. El Sr. KRISHNAMURTHY (India) hace observar que varios instrumentos internacionales, en particular la Convención de Viena sobre el derecho de los tratados, contienen una enumeración explícita de las funciones del depositario. El texto del proyecto de artículo que se examina es incompleto, puesto que no incluye ninguna referencia a las funciones que ha de desempeñar el Secretario General con respecto al nuevo convenio.

18. La Srta. ROCA (Ecuador) conviene en que deberían mencionarse explícitamente en el convenio las funciones del depositario y expresa la esperanza de que el representante de la India presentará una propuesta por escrito a este respecto.

19. El Sr. SLOAN (Secretaría) señala que el texto sometido a la consideración de la Comisión fue redactado del modo más sencillo posible porque los procedimientos relativos a las funciones del depositario ya están claramente determinados por la Convención de Viena sobre el derecho de los tratados.

20. El Sr. RAMSEY (Estados Unidos de América) considera que el texto del proyecto de artículo debería mantenerse en su forma actual.

21. El PRESIDENTE dice que, si no hay objeciones, entenderá que la Comisión acepta que se prosiga el examen del proyecto de artículo una vez que la delegación o las delegaciones interesadas hayan presentado sus enmiendas por escrito.

22. *Así queda acordado.*

*Artículo [2]. Aplicación*

23. El Sr. CANTIN (Canadá) dice que su delegación es partidaria de que se incluyan disposiciones similares a las del proyecto de artículo [2]. No obstante, la decisión definitiva sobre este artículo dependerá en gran parte de que se hayan incluido ciertas disposiciones de fondo en otras partes del convenio. Por consiguiente, propone que se aplace para más adelante el examen del proyecto de artículo.

24. El Sr. BELLAMY (Australia) considera que una cláusula de la índole de la que se examina no debería figurar en el convenio a no ser que algún Estado estime que es realmente necesaria. Por ello apoya la sugerencia de que se aplace el examen del proyecto de artículo hasta que se haya determinado si existe o no tal necesidad.

25. El Sr. KRISHNAMURTHY (India) propone que la Comisión examine la posibilidad de suprimir totalmente el proyecto de artículo, dado que las disposiciones que enuncia crearán sin duda problemas internos y externos a los Estados.

26. El Sr. SLOAN (Secretaría), en respuesta a una pregunta del Sr. CARRAUD (Francia), dice que no tiene mucho que añadir a la información facilitada en la nota 1 relativa a este proyecto de artículo. En la Convención sobre la prescripción en materia de compraventa internacional de mercancías, primer instrumento preparado bajo los auspicios de la CNUDMI, se incluyó una disposición muy semejante. La Secretaría no está convencida de la utilidad de este proyecto de artículo y ha presentado el texto entre corchetes para que la Conferencia pueda optar por mantenerlo o suprimirlo.

27. El Sr. PALMER (Reino Unido) dice que su delegación no ha adoptado una postura definitiva sobre el proyecto de artículo. Hay muchas razones que militan en favor de la sugerencia de los representantes del Canadá y Australia de que se aplace el debate hasta que se haya aclarado la situación.

28. El Sr. KRISHNAMURTHY (India) apoya las observaciones del orador que le ha precedido en el uso de la palabra.

29. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) dice que su delegación no tendría nada que objetar a la supresión del proyecto de artículo, pero que también podría aceptar que se aplazara la decisión para más adelante.

30. El Sr. SEMIKACHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) dice que su delegación apoya la sugerencia de que se suprima el proyecto de artículo, pero no tendría nada que objetar a que se aplazara la decisión hasta una sesión ulterior.

31. El Sr. GANTEN (República Federal de Alemania) dice que su delegación, que representa a un Estado federal, estima que el proyecto de artículo no es necesario, pero no tendría nada que objetar a que se mantuviera si así lo deseaban otros Estados.

32. El PRESIDENTE dice que, si no hay objeciones, entenderá que la Comisión desea proseguir ulteriormente el examen del proyecto de artículo.

33. *Así queda acordado.*

*Artículo [3]. Fecha de aplicación*

34. El Sr. KRISHNAMURTHY (India) dice que quizás sea más acertado examinar la fecha de aplicación en relación con el proyecto de artículo [6], relativo a la entrada en vigor. Propone, pues, que los artículos [3] y [6] del proyecto se examinen conjuntamente en una sesión ulterior.

35. El Sr. DE BRUIJN (Países Bajos), el Sr. MÜLLER (Suiza), el Sr. NDAWULA (Uganda) y el Sr. NIANG (Senegal) apoyan la propuesta del representante de la India.

36. *Así queda acordado.*

[1] La numeración de los artículos del proyecto es provisional.

*Artículo [4]. Firma, ratificación [aceptación, aprobación], adhesión*

37. El Sr. TERASHIMA (Japón) propone que se mantengan en todo el artículo los términos "aceptación, aprobación"; su inclusión sería útil al Japón por razones constitucionales internas.

38. La Sra. BRUZELIUS (Noruega) apoya la propuesta del Japón porque, en principio, debería aceptarse todo lo que facilite la participación en el convenio del mayor número posible de Estados.

39. Señala que el plazo fijado para la firma de ciertos convenios marítimos recientes (por ejemplo, el Convenio de Londres de 1976) resultó demasiado breve y, por consiguiente, propone que la fecha que se incluya en los párrafos 1 y 3 del proyecto de artículo establezca para la firma un plazo de dos años.

40. Apoya la inclusión en el párrafo 2 del requisito de la ratificación por los Estados signatarios y excluiría la posibilidad de firma con efecto vinculante.

41. El Sr. KRISHNAMURTHY (India) dice que los términos "aceptación" y "aprobación" no se emplean de manera general en los convenios de las Naciones Unidas y que, en todo caso, su sentido está implícito en el término "ratificación". Propone, pues, que se supriman esos términos en el proyecto de artículo [4].

42. Estima que un plazo de firma de dos años es demasiado largo, habida cuenta de que muchos Estados tienen gran interés en que el convenio entre en vigor lo antes posible. Propone, pues, que se fije para la firma el plazo de un año.

43. El Sr. YEPEZ (Venezuela) dice que si algunos Estados prefieren que se mantengan los términos "aceptación, aprobación" no insistirá en que se supriman. Conviene con el representante de la India en que debería fijarse para la firma el plazo más breve posible, dado que los Estados que no firmen el convenio en el plazo prescrito siguen teniendo la posibilidad de utilizar el procedimiento de la adhesión.

44. El Sr. RAMSEY (Estados Unidos de América) conviene con el representante del Japón en la conveniencia de mantener los términos "aceptación, aprobación".

45. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) conviene con el representante de la India en que los términos "aceptación, aprobación" son redundantes, pero no tiene nada que objetar a que se mantengan. Se declara de acuerdo con la sugerencia del representante de la India de que se fije para la firma el plazo de doce meses.

46. El Sr. NDAWULA (Uganda) conviene en que los términos "aceptación, aprobación" deberían suprimirse por redundantes. Sugiere que el plazo para la firma se fije como máximo en doce meses.

47. El Sr. MARTINEZ MORCILLO (España) dice que los términos "aceptación, aprobación" están implícitos en el término "ratificación" y que, por tanto, son redundantes, pero si algunos Estados desean mantenerlos, ello no debería plantear ningún problema. Tampoco debería plantear problemas el plazo que ha de fijarse para la firma, dado que, una vez agotado éste, siempre existe la posibilidad de recurrir al procedimiento de la adhesión.

48. El Sr. PALMER (Reino Unido) conviene en que deberían mantenerse los términos "aceptación, aprobación". La extensión del plazo que se fije para la firma dependerá en parte de que se disponga de un texto definitivo al final de la presente Conferencia. No está de acuerdo en que un plazo breve para la firma sea necesariamente la mejor manera de conseguir que el convenio entre en vigor con la mínima demora.

49. El Sr. KANG (República de Corea) conviene en que un plazo de firma de un año sería suficiente.

50. El Sr. WUREH (Liberia) dice que deberían mantenerse los términos "aceptación, aprobación". Un plazo de firma de un año sería suficiente.

51. El Sr. POTOMIANOS (Grecia) se declara de acuerdo con la propuesta de la representante de Noruega sobre el plazo de firma.

52. El Sr. CANTIN (Canadá) está de acuerdo en que se mantengan los términos "aceptación, aprobación".

53. El Sr. YEPEZ (Venezuela) dice que el texto del convenio, si hubiera sido ultimado al final de la Conferencia, podría firmarse en esa ocasión, o quizás se podría celebrar un breve período de sesiones en Nueva York para la firma. Sería útil que el representante del Reino Unido presentara oficialmente una propuesta ampliando su declaración anterior.

54. El PRESIDENTE recuerda a las delegaciones que el artículo 28 del reglamento requiere que las propuestas sean presentadas por escrito y distribuidas a todas las delegaciones a más tardar la víspera de la sesión en que hayan de examinarse.

55. El Sr. SEMIKACHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) dice que ya ha propuesto que se refundan los artículos [1] y [4]. Su delegación ha preparado una propuesta por escrito en ese sentido[2]. El texto de esa propuesta es el siguiente:

"*Artículo [ ]. Firma, ratificación, adhesión*

"1. El presente Convenio estará abierto a la firma por todos los Estados hasta . . . y posteriormente estará abierto a la adhesión.

"2. El presente Convenio estará sujeto a ratificación por todos los Estados signatarios.

"3. Los instrumentos de ratificación y de adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas, que será el depositario del presente Convenio."

*Se levanta la sesión a las 13 horas.*

[2] Distribuida ulteriormente con la signatura A/CONF.89/C.2/L.3

# 2a. sesión

**Martes 14 de marzo de 1978, a las 10.15 horas**

*Presidente:* Sr. D. POPOV (Bulgaria).

A/CONF.89/C.2/SR.2

**Elección de un Vicepresidente y de un Relator (*conclusión*)**

1. El Sr. RAMSEY (Estados Unidos de América) presenta la candidatura del Sr. Th. J. A. M. de Bruijn (Países Bajos) para el cargo de Vicepresidente.

2. El Sr. ROTH (República Federal de Alemania), el Sr. PALMER (Reino Unido) y el Sr. GUEIROS (Brasil) apoyan esta candidatura.

3. *Por aclamación, el Sr. de Bruijn (Países Bajos) queda elegido Vicepresidente.*

4. El Sr. ARREBOLA (Cuba) presenta la candidatura del Sr. N. Gueiros (Brasil) para el cargo de Relator.

5. La Sra. ROCA (Ecuador), el Sr. DDUMBA (Uganda), el Sr. MURAD (Indonesia), el Sr. FAHIM (Egipto), el Sr. NIANG (Senegal), el Sr. VINCENT (Sierra Leona), el Sr. KANYENYE (República Unida de Tanzania), el Sr. KRISHNAMURTHY (India), el Sr. AMOR (México), el Sr. KELLER (Liberia) y el Sr. YEPEZ (Venezuela) apoyan esta candidatura.

6. *Por aclamación, el Sr. Gueiros (Brasil) queda elegido Relator.*

**Examen del proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías, a excepción del proyecto de artículo sobre "Reservas" (*continuación*) (A/CONF.89/6 y Add.1 y 2, A/CONF.89/C.2/L.3, L.4, L.6 a 9)**

*Artículo [1]. Depositario* (conclusión)

7. La Sra. ROCA (Ecuador) hace uso de la palabra como coautora de la enmienda al artículo relativo al depositario (A/CONF.89/C.2/L.9) y dice que varios tratados internacionales recientes determinan cuáles son las funciones del depositario; si bien el Ecuador no ha firmado la Convención de Viena sobre el derecho de los tratados[1], las mismas disposiciones relativas a las funciones del depositario figuran en otros instrumentos internacionales en los que es parte el Ecuador. La naturaleza de esas funciones es bien conocida y no cree necesario enunciarlas detalladamente en el convenio que se examina.

8. El Sr. KRISHNAMURTHY (India), que es el otro coautor de la enmienda, dice que las funciones del depositario se enuncian detalladamente en el artículo 77 de la Convención de Viena sobre el derecho de los tratados. La finalidad de la enmienda es dejar bien sentado que esas funciones incumbirán exclusivamente al Secretario General de las Naciones Unidas.

9. El PRESIDENTE pone en duda que la Conferencia tenga derecho a comunicar al Secretario General que debe desempeñar las funciones de depositario y a indicarle cuáles son esas funciones. Cabe suponer, sin duda, que el Secretario General conoce las funciones que tiene que desempeñar como depositario.

10. El Sr. KRISHNAMURTHY (India) explica que la enmienda propuesta tiene simplemente como finalidad dejar bien sentado quién desempeñará las funciones de depositario.

11. El Sr. TERASHIMA (Japón) señala a la atención de los participantes las propuestas presentadas por la URSS (A/CONF.89/C.2/L.3) y Uganda (A/CONF.89/C.2/L.4), según las cuales el proyecto de artículo se suprimiría y sus disposiciones se refundirían con las del proyecto de artículo relativo a la firma, ratificación, etc. Entiende, pues, que la Comisión debería decidir en primer lugar si ha de incluirse un artículo separado titulado "Depositario". A su juicio, la inclusión de un artículo separado es necesaria porque las funciones del depositario no se limitan necesariamente a la aceptación de los instrumentos de ratificación y de adhesión.

12. No se ha formado una opinión definitiva sobre la enmienda propuesta por el Ecuador y la India (A/CONF.89/C.2/L.9), pero estima que no modificaría el fondo del proyecto de artículo tal como está ahora redactado.

13. El Sr. ROTH (República Federal de Alemania) conviene con el representante del Japón en que debería incluirse un artículo separado relativo al depositario. La enmienda propuesta por el Ecuador y la India no cumpliría ninguna finalidad útil si no facilitase la labor de la Secretaría de las Naciones Unidas.

14. El Sr. MARTINEZ MORCILLO (España) dice que es superfluo incluir en el artículo las nuevas palabras propuestas por el Ecuador y la India. Las funciones del depositario vienen determinadas por el derecho internacional, pero, en lo que se refiere a la cuestión examinada, el derecho internacional no está muy claro. Ninguno de los convenios en los que se enumeran las funciones del depositario tienen una aplicación universal. Por consiguiente, preferiría que se aprobase el texto en su versión original.

15. El Sr. CARRAUD (Francia) apoya las observaciones hechas por el representante del Japón; las cláusulas finales deberían comenzar con una disposición

[1] Véase *Documentos Oficiales de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el derecho de los tratados, Documentos de la Conferencia* (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.70.V.5), documento A/CONF.39/27, pág. 311.

que designara al Secretario General como depositario del convenio.

16. La enmienda propuesta por las delegaciones del Ecuador y la India no mejoraría en absoluto el texto presentado por la Secretaría.

17. El Sr. EYO (Nigeria), apoyado por el Sr. FAHIM (Egipto), propone que se mantenga el proyecto de artículo preparado por la Secretaría.

18. El Sr. HAROON (Pakistán) se manifiesta de acuerdo con los oradores que han indicado la conveniencia de incluir un artículo separado sobre el depositario y que opinan que la enmienda propuesta por el Ecuador y la India no cumpliría ninguna finalidad útil.

19. El Sr. VINCENT (Sierra Leona) dice que su delegación apoya el texto preparado por la Secretaría. Las nuevas palabras propuestas por el Ecuador y la India no son necesarias, porque las funciones del depositario son bien conocidas.

20. El Sr. DDUMBA (Uganda) dice que su delegación había formulado la propuesta consignada en el documento A/CONF.89/C.2/L.4 para evitar repeticiones innecesarias en el texto. Comprende el punto de vista expresado por varias delegaciones acerca de la necesidad de un artículo separado sobre el depositario, pero sigue estimando que el proyecto de artículo [1] debería refundirse con el relativo a la firma, ratificación, etc.

21. El Sr. NIANG (Senegal) sugiere que se mantenga el proyecto de artículo[1] preparado por la Secretaría. Manifiesta además que no sería conveniente refundir ese artículo con el artículo relativo a la firma, etc.

22. El Sr. KRISHNAMURTHY (India) retira la propuesta presentada por el Ecuador y la India (A/CONF.89/C.2/L.9).

23. El PRESIDENTE advierte que la mayoría de los miembros parecen ser partidarios de un artículo separado sobre el depositario y sugiere que se adopte el proyecto de artículo preparado por la Secretaría.

24. *Así queda acordado.*

*Artículo [2]. Aplicación* (continuación)

25. El PRESIDENTE se remite a la decisión adoptada anteriormente por la Comisón de aplazar el examen de este proyecto de artículo hasta que la Primera Comisión haya ultimado el examen de las materias relacionadas con la cuestión de la aplicación.

*Artículo [3]. Fecha de aplicación* (conclusión)

26. El Sr. LARSEN (Estados Unidos de América) dice que no se desprende claramente de la propuesta consignada en el documento A/CONF.89/C.2/L.7 si lo que se pretende es suprimir el proyecto de artículo o incorporar su contenido a otro artículo del proyecto.

27. El Sr. KRISHNAMURTHY (India) hace uso de la palabra como coautor de la propuesta y explica que lo que se pretende es incorporar el contenido de este proyecto de artículo al proyecto de artículo relativo a la entrada en vigor.

28. El Sr. DE BRUIJN (Países Bajos), el Sr. TERASHIMA (Japón), el Sr. NIANG (Senegal), el Sr. MARTINEZ MORCILLO (España), el Sr. SEMIKACHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas), el Sr. VINCENT (Sierra Leona) y el Sr. GUEIROS (Brasil) apoyan la propuesta presentada por las delegaciones del Ecuador y la India.

29. El Sr. PALMER (Reino Unido) considera que el fondo del proyecto de artículo[3], al que su delegación atribuye una importancia especial, no resultará afectado por el hecho de que se incluya como artículo separado o como parte de otro artículo. Ahora bien, como esta disposición guarda relación lógica con las disposiciones relativas a la entrada en vigor, puede apoyar la propuesta del Ecuador y la India.

30. El Sr. PALUNA (Yugoslavia) dice que su delegación puede apoyar la propuesta, aunque considera que se trata de una cuestión más bien de forma que de fondo.

31. El Sr. RAMSEY (Estados Unidos de América) sugiere que se incluya la palabra "marítimo" después de las palabras "contratos de transporte".

32. El Sr. NARVAEZ (Ecuador) sugiere que, al examinar el proyecto de artículo titulado "Fecha de aplicación", el Comité de Redacción tenga en cuenta la fórmula utilizada en el párrafo 1 del artículo 2, relativo al ámbito de aplicación, en el que figuran las palabras "todos los contratos de transporte".

33. El Sr. KRISHNAMURTHY (India) se refiere a la sugerencia del representante de los Estados Unidos de América y señala que la expresión "contrato de transporte" se definirá en el artículo 1, relativo a las definiciones, que está siendo examinado por la Primera Comisión. El texto definitivo de la disposición que se examina dependerá de la definición que adopte la Primera Comisión y, sin duda, será fijada por el Comité de Redacción.

34. El Sr. ROTH (República Federal de Alemania), la Srta. CHIAH (Malasia) y el Sr. BELLAMY (Australia) apoyan las opiniones expresadas por el representante de la India.

35. El PRESIDENTE dice que, si no hay objeciones, entenderá que la Comisión acepta encomendar al Comité de Redacción el enunciado definitivo de esta disposición, en la inteligencia de que el texto se incluirá en el mismo artículo que las disposiciones relativas a la entrada en vigor del convenio.

36. *Así queda acordado.*

*Artículo [4]. Firma, ratificación [aceptación, aprobación], adhesión* (continuación)

37. El Sr. SEMIKACHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) retira la propuesta de su delegación (A/CONF.89/C.2/L.3) en favor de la presentada por la delegación de la India (A/CONF.89/C.2/L.8).

38. El Sr. DDUMBA (Uganda) retira la propuesta de su delegación (A/CONF.89/C.2/L.4).

39. El Sr. MARTINEZ MORCILLO (España) dice que puede apoyar la propuesta de la delegación de la India. Sin embargo, considera que las palabras "durante un año" y "después de un año" en los párrafos 1 y 3, respectivamente, deberían sustituirse por una fórmula en la que se especificara una fecha.

40. El Sr. YEPEZ (Venezuela), el Sr. DDUMBA (Uganda) y el Sr. HANKE (República Democrática Alemana) expresan su apoyo a la propuesta de la India.

41. El Sr. AMOR (México) se refiere a las observaciones formuladas por la representante de Noruega en la sesión anterior de la Comisión acerca del plazo durante el cual el convenio debería estar abierto a la firma y propone que ese plazo sea de dos años en vez de uno.

42. El Sr. HAROON (Pakistán) apoya la propuesta de la India siempre que se incluya una fecha específica en los párrafos 1 y 3. A su juicio, el plazo durante el cual el convenio debería estar abierto a la firma no debería exceder de un año.

43. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) apoya las observaciones del orador que le ha precedido en el uso de la palabra.

44. El Sr. GUEIROS (Brasil) considera también que un año es un plazo suficientemente extenso para que los Estados hagan uso del privilegio de firmar el convenio. Comparte el parecer de que debería indicarse en el artículo una fecha específica.

45. El Sr. KANG (República de Corea) señala que no se ha resuelto todavía el problema de la inclusión o supresión de las palabras "aceptación o aprobación". No obstante, con excepción de este punto, puede apoyar el texto propuesto por la delegación de la India.

46. El Sr. POTOMIANOS (Grecia) considera que el plazo fijado para la firma del convenio debería ser de dos años.

47. El Sr. TERASHIMA (Japón) señala que la sugerencia que había formulado en la sesión anterior de la Comisión de que se mantuvieran las palabras "aceptación, aprobación" obtuvo algún apoyo. Con respecto al plazo, apoya la opinión de que debería mencionarse en el artículo una fecha específica y sugiere que se busque una fórmula de transacción que sea satisfactoria para las delegaciones partidarias del plazo de un año y las que preconizan el de dos años. La fórmula del párrafo 1 de la propuesta de la URSS (A/CONF.89/C.2/L.3), en la que se combinan los párrafos 1 y 3 de la propuesta de la India, merece ser tomada en consideración aunque haya sido retirada.

48. El Sr. TARASYUK (República Socialista Soviética de Ucrania) estima que el texto propuesto por la delegación de la India constituye una buena base de discusión. Señala que la propuesta de suprimir las palabras "aceptación, aprobación" había recibido apoyo en la sesión anterior de la Comisión, al igual que la sugerencia de que el convenio esté abierto a la firma durante el plazo de un año. La fecha en que debería comenzar a correr ese plazo debería ser la de la adopción del texto del convenio.

49. El Sr. KRISHNAMURTHY (India) dice que el texto propuesto por su delegación no se aparta considerablenente del redactado por la Secretaría. Los términos "aceptación, aprobación", que figuran entre corchetes en el proyecto de la Secretaría, aparecen sólo muy raramente en los instrumentos internacionales adoptados bajo los auspicios de las Naciones Unidas. El plazo de un año para la firma se propone en atención al deseo general de que el convenio entre en vigor lo antes posible.

50. El Sr. VINCENT (Sierra Leona) apoya la propuesta de la India y conviene en que debería indicarse en el texto una fecha específica .

51. El Sr. PALMER (Reino Unido) comparte la opinión de que debería incluirse una fecha específica, sea cual fuere el plazo que efectivamente se acuerde. Se declara partidario de mantener los términos "aceptación, aprobación", que figuran en la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas y en el Convenio de Londres de 1976, ya que su inclusión sería útil para ciertos Estados. Conviene con el representante del Japón en que debería señalarse a la atención del Comité de Redacción la posibilidad de refundir los párrafos 1 y 3 de la propuesta de la India en el sentido del párrafo 1 de la propuesta de la URSS.

52. El Sr. EYO (Nigeria) dice que su delegación puede apoyar la propuesta de la India, siempre que se incluyan las palabras "aceptación, aprobación" que figuran en el proyecto de la Secretaría.

*Se levanta la sesión a las 12 horas.*

# 3a. sesión

**Miércoles 15 de marzo de 1978, a las 10.25 horas**

*Presidente*: Sr. D. POPOV (Bulgaria).

A/CONF.89/C.2/SR.3

**Examen del proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías, a excepción del proyecto de artículo sobre "Reservas" (*continuación*) (A/CONF.89/6 y Add.1 y 2, A/CONF.89/C.2/L.8)**

*Artículo [4]. Firma, ratificación [aceptación aprobación], adhesión* (conclusión)

1. El PRESIDENTE dice que, según tiene entendido, la Comisión en su conjunto aprueba la enmienda propuesta por la delegación de la India (A/CONF.89/C.2/L.8), a reserva de algunas correcciones y subenmiendas.

2. El Sr. RAMSEY (Estados Unidos de América) dice que su delegación no pone objeciones al criterio adoptado en la propuesta de la India, pero considera que deben tomarse debidamente en consideración las razones expuestas por el representante del Japón en favor del mantenimiento de las palabras "aceptación, aprobación", que figuran en el proyecto de la Secretaría (A/CONF.89/6). En su opinión , deben mantenerse esas palabras si se puede demostrar que su inclusión en la disposición será útil para determinados Estados sin que surta efectos desfavorables para otros.

3. El Sr. PALMER (Reino Unido) dice que su delegación comparte la opinión expresada por el orador anterior.

4. El Sr. ROTH (República Federal de Alemania), refiriéndose al período durante el cual el convenio ha de estar abierto a la firma, dice que su delegación coincide con las que consideran que debe mencionarse una fecha concreta en el proyecto de artículo que se examina. Sugiere que ese período sea de un año aproximadamente a partir del final de abril de 1978.

5. El Sr. GUEIROS (Brasil) estima que, si se dejan las palabras "con arreglo a su Constitución" en el párrafo 1 del proyecto de artículo [2], relativo a la aplicación, y se mantienen las palabras "aceptación, aprobación" en el proyecto de artículo [4], relativo a la firma, etc., el convenio resultará aceptable probablemente para todos los Estados, cualquiera que sea su situación jurídica y constitucional. En lo que respecta al período durante el cual el convenio ha de estar abierto a la firma, propone que se inserte la fecha "30 de abril de 1979" en los espacios que se han dejado en blanco en los párrafos 1 y 3 del proyecto de texto preparado por la Secretaría.

6. El Sr. CARRAUD (Francia) apoya las opiniones expresadas por los representantes de los Estados Unidos de América, la República Federal de Alemania y el Brasil.

7. La Srta. CHIAH (Malasia) dice que debe establecerse una distinción entre los aspectos internacionales y nacionales de la aceptación de un tratado o convenio. En su opinión, la palabra "ratificación" implica necesariamente la aceptación o aprobación del instrumento de que se trate. Por consiguiente, estima que no deben figurar esas dos palabras en el texto objeto de examen, salvo que puedan ofrecerse razones convincentes para su inclusión.

8. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) dice que su delegación comparte las opiniones expresadas por la oradora anterior. Sin embargo, si la supresión de las palabras "aceptación, aprobación" creara dificultades a algunos Estados, su delegación no se opondría a que se conservaran.

9. El Sr. KRISHNAMURTHY (India) dice que no es el propósito de su delegación crear dificultades a los países que quizá se enfrenten con graves problemas constitucionales si las palabras "aceptación, aprobación" no figuran en el texto. Los términos "ratificación", "aceptación", "aprobación" y "adhesión" se definen en el artículo 2 de la Convención de Viena sobre el derecho de los tratados como el acto internacional por el que un Estado manifiesta su consentimiento en obligarse por un tratado. En su opinión tanto la palabra "ratificación" como la palabra "adhesión" implican la aceptación y aprobación previas del instrumento de que se trate por el Estado interesado. En consecuencia, estima que sería preferible suprimir las palabras "aceptación, aprobación", a menos que su supresión cree dificultades insuperables a cualquier Estado.

10. Apoya la propuesta del representante del Brasil relativa a la fecha hasta la cual debe quedar abierto a la firma el convenio.

11. El Sr. KELLER (Liberia) apoya la opinión de que el convenio debe quedar abierto a la firma durante un año y que ha de mencionarse una fecha concreta en el artículo. Igualmente es partidario de que se mantengan las palabras "aceptación, aprobación", puesto que no hay indicaciones de que su presencia haga más difícil a cualquier Estado la ratificación del convenio.

12. El Sr. SAMPIETRO (Argentina) apoya la opinión de que el convenio debe quedar abierto a la firma durante un año, y estima que debe fijarse una fecha concreta en consulta con la Secretaría. Aunque su delegación preferiría que en el artículo se mencionara únicamente la firma, la ratificación y la adhesión, no pondrá objeciones a que figuren también las palabras "aceptación, aprobación".

13. El Sr. GUEIROS (Brasil) observa que, en el derecho internacional de los tratados, la ratificación es siempre una segunda etapa que pone el sello final en la aprobación o aceptación inicial por un Estado de un instrumento internacional. Tomando en consideración las diferentes formas en que está distribuido el poder entre el legislativo y el ejecutivo en diferentes países, y teniendo presente que

el convenio es un instrumento económico y político y no puramente jurídico, la Comisión debería tratar de llegar a una avenencia con respecto al mantenimiento o supresión de las palabras "aceptación, aprobación".

14. El PRESIDENTE informa a la Comisión de que, entre los instrumentos internacionales recientes en los que se utilizan las palabras "aceptación, aprobación" figuran el Convenio constitutivo del Fondo Internacional del Desarrollo Agrícola de 1976 (artículo 13), el Convenio aduanero sobre contenedores (1972), el Convenio aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR (1975), la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas (1974) y diversos Convenios Internacionales del Café, el Azúcar, el Estaño y el Cacao.

15. El Sr. TERASHIMA (Japón) dice que, con arreglo a la Constitución del Japón, el proceso de ratificación es el acto final de aceptación de un tratado, pero ello requiere un acto del Emperador, y el procedimiento necesario, aunque existe, es largo y dificultoso, mientras que, para la "aceptación" o "aprobación", las medidas necesarias pueden ser iniciadas por el Primer Ministro, el procedimiento es mucho más sencillo y, por consiguiente, se aceleraría el depósito del instrumento de aceptación definitiva del convenio por el Japón.

16. El Sr. DDUMBA (Uganda) conviene en que se inserte en el artículo [4] una fecha que permita que el convenio quede abierto a la firma durante un año. Las delegaciones que se han opuesto a que se mantengan las palabras "aceptación, aprobación" no han mencionado ninguna desventaja concreta que pudiera entrañar su mantenimiento, y dado que algunas delegaciones estiman que dichas palabras son necesarias, una transacción apropiada podría consistir en conservarlas en el texto.

17. El Sr. JOMARD (Iraq) dice que apoya la propuesta de que se fije una fecha límite para la firma del convenio. En lo que respecta a las palabras "aceptación, aprobación" dice que, en la práctica internacional, la ratificación es el acto final por el que un Estado manifiesta su voluntad de considerarse obligado por un convenio que ha firmado y, por consiguiente, incluye de modo necesario la aceptación y la aprobación, mientras que estos dos términos en sí no tienen un significado preciso en un contexto internacional. Ciertamente, un Estado que no ratifique su firma de un convenio no incurrirá en obligaciones con arreglo a dicho convenio. Por lo tanto, es partidario de que se supriman las palabras "aceptación, aprobación", en la inteligencia de que los actos que denotan van implícitos en la ratificación.

18. El Sr. CANTIN (Canadá) dice que, si la inclusión de las palabras "aceptación, aprobación" puede facilitar las cosas para otras delegaciones, deben ciertamente incluirse. No tiene ninguna preferencia especial en lo que respecta a una fecha para la firma.

19. El Sr. MARTINEZ MORCILLO (España) señala que la ratificación es la palabra que habitualmente se utiliza en la práctica internacional para designar el acto en virtud del cual los Estados muestran que se consideran obligados por las disposiciones de un tratado. Más aún, los procedimientos de ratificación varían grandemente según los países y, aunque no siempre se utilice el término "ratificación", el deseo de un Estado de ser parte en un convenio queda puesto de manifiesto por el acto pertinente, cualquiera que sea el procedimiento y comoquiera que se califique ese acto. Así pues, la palabra "ratificación" debería ser suficiente para abarcar los procedimientos de todos los Estados, sean cuales fueren sus sistemas de derecho constitucional, y las palabras "aceptación, aprobación" son innecesarias; sin embargo, su inclusión no afectará al vigor ni al alcance del artículo, por lo que no se opondrá a ella si algunos Estados desean que se mantengan.

20. El Sr. SEMIKACHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) dice que si se determina el período durante el cual quedará abierto el convenio a la firma, deberán rellenarse los espacios en blanco en el proyecto de artículo. El Comité de Redacción se podría encargar de ello.

21. De la intervención del representante del Japón deduce que el Primer Ministro del Japón podría tomar una decisión encaminada a aprobar el convenio que tendría el mismo efecto, a la entrada en vigor del convenio respecto del Japón, que la ratificación; si esta interpretación es acertada, es necesario tomar en consideración la propuesta del Japón y probablemente incluir las palabras "aceptación, aprobación".

22. El Sr. GUEIROS (Brasil) dice que no está de acuerdo en que el Comité de Redacción inserte la fecha que se ha dejado en blanco en el proyecto de artículo [4]. Esa fecha tendrá que ser decidida por la propia Conferencia, en la Comisión o en el Pleno.

23. El Sr. KRISHNAMURTHY (India) señala que las palabras "aceptación, aprobación" aparecen entre corchetes en la portada del documento A/CONF.89/6, en los párrafos 1, 2 y 6 del proyecto de artículo sobre aplicación, en el título y en los párrafos 2 y 4 del proyecto de artículo y en el artículo sobre entrada en vigor, así como en el proyecto de artículo sobre reservas. Entiende que tanto si la Comisión decide suprimir esas palabras como si decide conservarlas, tal decisión afectará a todos los pasajes en que aparecen dichas palabras.

24. El Sr. VINCENT (Sierra Leona) dice que es partidario de que en el artículo [4] se incluya una fecha concreta, pero deberá fijarse de manera realista habida cuenta de la prontitud con que se puede disponer de un texto definitivo para que quede abierto a la firma.

25. Cree que las palabras "aceptación, aprobación" se encuentran implícitas en el término "ratificación", pero no se opondrá a que se mantengan si su supresión causa dificultades a otros Estados.

26. El Sr. KANG (República de Corea) dice que apoyará la inclusión de las palabras "aceptación, aprobación", si ello contribuye a que un mayor número de Estados pasen a ser partes contratantes en el convenio.

27. El Sr. KHABDUJI (Zaire) dice que el acto internacional por el cual un Estado se compromete a aceptar las obligaciones de un tratado es indudablemente el acto de ratificación, y no cree que la aceptación o la aprobación tengan la misma fuerza. Sin embargo, entiende que si se retienen las palabras "aceptación, aprobación" a ciertos

Estados les resultaría más fácil pasar a ser partes en el convenio, por lo que no se opondrá a que se mantengan dichas palabras, en la inteligencia de que el procedimiento así designado es equiparable al de ratificación. En cuanto al período que haya de insertarse en el artículo [4], acepta la fecha sugerida por el representante del Brasil, y también conviene con el representante de Sierra Leona en que esa fecha dependerá en parte de la prontitud con que puedan facilitarse copias del texto definitivo del convenio a todos los gobiernos.

28. El Sr. YEPEZ (Venezuela) señala que en el convenio se insertará una fecha a continuación de la frase "hecho en Hamburgo", etc., después del párrafo final, y que por lo tanto parece innecesario fijar una fecha concreta en el artículo [4]. Sin embargo, si la mayoría considera necesario especificar un período para la firma, no tendrá nada que objetar. Análogamente, le es indiferente que se mantengan o se supriman las palabras "aceptación, aprobación", y si su mantenimiento facilitara la adhesión de algunos Estados al convenio, tampoco se opondrá a ello.

29. El Sr. HAROON (Pakistán) dice que los actos de aceptación o aprobación preceden siempre a los de ratificación. Sin embargo, si para algunos países los actos de aceptación o aprobación tienen la misma fuerza obligatoria que los actos de ratificación, su delegación no se opondrá a que en el artículo se mantengan esas palabras.

30. Hace suya la sugerencia del representante del Brasil acerca de la fecha hasta la cual estará abierto a la firma el convenio.

31. El Sr. SLOAN (Secretaría) respondiendo a una pregunta formulada por el representante de Filipinas, dice que, conforme a la práctica normal, el último día de la Conferencia, en Hamburgo, el texto del convenio estará abierto a la firma por representantes que estén plenamente facultados para ello. Seguidamente será enviado por vía aérea a Nueva York, donde podrá ser firmado hasta la fecha especificada en el convenio. Normalmente, el texto auténtico se distribuye una vez que se han insertado las firmas, pero habrá un texto procedente de la documentación de la Conferencia que podrían completar todos los Estados. Parece ser que la práctica usual consiste en fijar un período de aproximadamente un año para la firma. Sin embargo, es posible establecer un período más corto o más largo.

32. El PRESIDENTE, después de consultar a la Comisión, dice que interpreta que la mayoría de las delegaciones son partidarias de fijar un período determinado para la firma del convenio, de que ese período sea de un año y de que en el proyecto de artículo [4] se mantengan las palabras "aceptación o aprobación".

33. *Así queda acordado.*

34. El Sr. AMOR (México) dice que, según explicó en una sesión anterior, México necesita y pide un período de dos años para la firma del convenio.

35. El Sr. NIANG (Senegal) dice que en la actual fase de los trabajos de las dos Comisiones, a su delegación no le es posible adoptar una decisión sobre las cuestiones a que se ha referido del Presidente.

36. El Sr. VINCENT (Sierra Leona), considerando que el convenio estará abierto a la firma en Hamburgo, sugiere que quizás sería apropiado sustituir el párrafo 1 de la enmienda de la India (A/CONF.89/C.2/L.8) por el comienzo del párrafo 1 de la enmienda anteriormente propuesta por la URSS (A/CONF.89/C.2/L.3).

37. El Sr. YEPEZ (Venezuela), habida cuenta de que el convenio estará abierto a la firma en Hamburgo, pregunta si será necesario enmendar el párrafo 1 del proyecto de artículo [4], según el cual el convenio estará abierto a la firma en la Sede de las Naciones Unidas, Nueva York.

38. El Sr. SLOAN (Secretaría) dice que precisamente con objeto de evitar indicar el sitio en que el convenio estará abierto por primera vez a la firma, en el párrafo 1 no se menciona la fecha en que el convenio estará abierto a la firma, sino la fecha hasta la que estará abierto. Es práctica normal que el texto de un convenio se abra a la firma en la conferencia en la que ha sido preparado y que permanezca abierto en Nueva York hasta una determinada fecha. Indica, por lo tanto, que no es necesario enmendar el texto del párrafo 1.

39. El Sr. GUEIROS (Brasil) dice que, en interés de la uniformidad, las palabras "o adhesión", que aparecen en el párrafo 1 del proyecto de artículo [2], deberían insertarse también en el párrafo 2 de ese proyecto de artículo y en el párrafo 2 del proyecto de artículo [4].

40. El Sr. KRISHNAMURTHY (India), refiriéndose a la disposición del párrafo 3 del proyecto de artículo [4], dice que, con arreglo al derecho internacional, solamente los Estados no signatarios se adhieren a los convenios. Por consiguiente, no puede estar de acuerdo con el representante del Brasil en que las palabras "o adhesión" se añadan al párrafo 2 del proyecto de artículo [4].

41. El Sr. BELLAMY (Australia) está de acuerdo con el representante de la India. No obstante, indica que la cuestión incumbe al Comité de Redacción.

42. El PRESIDENTE observa que la Comisión ha terminado su labor sobre el proyecto de artículo [4].

*Se levanta la sesión a las 12.15 horas.*

# 4a. sesión

**Jueves 16 de marzo de 1978, a las 10.20 horas**

*Presidente*: Sr. D. POPOV (Bulgaria).

A/CONF.89/C.2/SR.4

**Examen del proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías, a excepción del proyecto de artículo sobre "Reservas" (*continuación*) (A/CONF.89/6 y Add.1 y 2, A/CONF.89/C.2/L.2, L.12, L.15, L.16)**

*Artículo [6] Entrada en vigor*

1. El Sr. SIREGAR (Indonesia) dice que su delegación ha propuesto una variante (A/CONF.89/C.2/L.2) de la disposición relativa a la entrada en vigor por dos razones: en primer lugar, porque en la mayoría de los convenios de las Naciones Unidas la entrada en vigor depende del número de Estados que ratifiquen, acepten, o aprueben el instrumento o se adhieran a él; y, en segundo lugar, porque si la entrada en vigor se condiciona a la ratificación por aquellos Estados que tengan un determinado porcentaje de las flotas mercantes del mundo, su delegación opina que el nuevo convenio propuesto jamás entrará en vigor.

2. Debe insertarse la cifra 20 antes de la palabra "Estados" en la propuesta de su delegación.

3. El Sr. GUEIROS (Brasil) dice que, en cuanto país en desarrollo que está creando una marina mercante, el Brasil no puede aceptar un convenio en el que los intereses de los países en desarrollo no estén equitativamente equilibrados con los de las grandes Potencias marítimas. Por otra parte, su delegación no ignora que un convenio que no resulte aceptable para las grandes Potencias marítimas carecerá prácticamente de sentido. Por consiguiente, su delegación estima que la Conferencia tendrá que llegar a una solución global consistente en un texto aceptable para todos los Estados. Mientras tanto, su delegación, junto con otros miembros del Grupo de los 77, apoyará el texto propuesto por las delegaciones de Bangladesh, la India y Uganda (A/CONF.89/C.2/L.15).

4. El Sr. TERASHIMA (Japón) dice que la propuesta de su delegación (A/CONF.89/C.2/L.12) se basa en la variante B del proyecto de la Secretaría (A/CONF.89/6). Dicha propuesta se inspira en la disposición análoga contenida en la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, de 1974, pero considerando que el tonelaje bruto de las flotas mercantes del mundo es el que figura en el Registro de Transporte Marítimo Lloyd, Cuadros Estadísticos, 1977 (véase A/CONF.89/6/Add. 1) y no los cuadros estadísticos correspondientes a 1973, como en el Código de Conducta. En opinión de su delegación, los Estados que participaron en la Conferencia sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas abordaron la cuestión de la entrada en vigor con gran sentido común. El convenio que se estudia se aplicará a los contratos de transporte marítimo de mercancías, que normalmente están incorporados en los conocimientos de embarque extendidos por los armadores. Por lo tanto, parece razonable disponer que su entrada en vigor dependa del tonelaje bruto de las flotas mercantes del mundo y del número de Estados que ratifiquen el convenio.

5. Con arreglo a la propuesta de su delegación, quedarían excluidos del tonelaje bruto de un Estado contratante que hubiera de tomarse en cuenta los buques cisterna y los graneleros; la razón de ello es la de que normalmente sólo se extienden conocimientos de embarque para la carga general y el transporte en contenedores.

6. El Sr. JACOBAEUS (Suecia) dice que su delegación espera que el nuevo Convenio entre en vigor lo antes posible y que el artículo relativo a la entrada en vigor esté elaborado de tal modo que el período de transición entre la aplicación de los regímenes vigentes y la del nuevo régimen propuesto se reduzca al mínimo.

7. Su delegación estima en general que el único criterio que debe regir la entrada en vigor es el del número de Estados que ratifiquen el Convenio. Sin embargo, el número de ratificaciones exigido debería ser lo suficientemente alto para que el Convenio reciba el apoyo adecuado. Una cifra razonablemente elevada no sólo acortaría el período de transición, sino que haría más atractivo el Convenio a aquellos Estados que prefieren actualmente el régimen establecido en las Reglas de la Haya-Visby. A este respecto, su delegación apoya la propuesta presentada por Bangladesh, la India y Uganda; el número mínimo de ratificaciones exigidas para la entrada en vigor del Convenio debería ser 20. Por razones burocráticas, el Convenio no debería entrar en vigor hasta que hubiesen transurrido por lo menos seis meses después del depósito del vigésimo instrumento de ratificación; el depositario necesitará tiempo para notificar a los Estados interesados, habrá que preparar documentos oficiales y los cargadores y porteadores deberán ser informados de la entrada en vigor del nuevo régimen.

8. Una disposición como la contenida en las variantes X e Y en el texto preparado por la Secretaría (A/CONF.89/6) podría demorar la ratificación, toda vez que implica que las relaciones entre un Estado que haya ratificado el nuevo Convenio y un Estado que todavía no lo haya hecho no se regirán por convenio alguno. Cabe la posibilidad de que los interesados esperen cada uno a que el otro dé el primer paso y demoren la ratificación hasta estar seguros de que el nuevo Convenio será generalmente aplicado. Por consiguiente, no parece prudente incluir tal disposición en el texto. Sin embargo, si la mayoría de las

delegaciones prefieren que se incluya, su delegación no se opondrá.

9. El Sr. POTOMIANOS (Grecia) dice que el objeto principal del convenio propuesto es ampliar las obligaciones y responsabilidades de los porteadores. Por consiguiente, pareceria que uno de los criterios que deben regir la entrada en vigor es el del número de países marítimos que ratifiquen el convenio. Un instrumento que sea rechazado por gran número de países que posean un tonelaje considerable de las flotas mercantes del mundo será de escasa utilidad. Por consiguiente, su delegación apoya el principio enunciado en la variante C del documento de la Secretaría. Sin embargo, si es necesario, podría apoyar la variante B. Las cifras que deben insertarse en el párrafo 1 son las que ha propuesto el representante del Japón.

10. El Sr. KRISHNAMURTHY (India) hace observar que han transcurrido 54 años desde la preparación del Convenio de Bruselas y afirma que las normas que rigen el transporte marítimo de mercancías tendrán que revisarse a la luz de la resolución 3201 (S-VI) de la Asamblea General, relativa a la Declaración sobre el establecimiento de un nuevo orden económico internacional. El objeto de la propuesta presentada por las delegaciones de Bangladesh, Uganda y la India es garantizar que en el nuevo convenio se establezca un equilibrio equitativo entre los intereses de los cargadores y de los porteadores. Si, como sucede en el Convenio de Bruselas, se coloca a los cargadores en una situación desventajosa respecto de los porteadores, el nuevo Convenio carecerá de utilidad.

11. La propuesta entre cuyos autores figura su delegación se basa en la variante A. De conformidad con la decisión adoptada en la 3a. sesión de la Comisión, se han incluido en el texto las palabras "aceptación, aprobación". Con arreglo a esa propuesta, para un Estado que llegue a ser parte en el Convenio, éste entrará en vigor a la expiración de un plazo de seis meses contado desde el depósito del instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, y no a la expiración del plazo de un año, como se sugiere en la variante A. El razonamiento de sus patrocinadores es que cabe suponer que ese Estado ha aceptado todas las disposiciones del convenio y ha observado las formalidades exigidas por su derecho interno para ponerlas en práctica. Por consiguiente, parece excesivo el plazo de un año. El párrafo 3 de la propuesta de las tres Potencias es idéntico al proyecto de artículo [3].

12. Refiriéndose a la propuesta de la delegación japonesa (A/CONF.89/C.2/L.12), que se inspira en una disposición análoga de la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, dice que la disposición contenida en el Código fue aceptada como caso muy especial. En el convenio relativo a la limitación de responsabilidad en las reclamaciones marítimas, de 1976, la entrada en vigor se condicionó únicamente al número de Estados que ratificasen el convenio, y se fijó éste número en 12.

13. Coincide con el representante de Suecia en que no debe incluirse en el texto la disposición contenida en las variantes X e Y.

14. Finalmente, afirma que, en lugar de redactar una disposición por la que se haga depender la entrada en vigor del convenio de la participación de los Estados a los que corresponda un determinado porcentaje del tonelaje bruto de las flotas mercantes del mundo, como en las variantes B y C, o una determinada proporción del transporte marítimo mundial, como en la variante D, la Comisión debe elegir el criterio más sencillo de condicionar la entrada en vigor a la ratificación por 20 Estados.

15. El Sr. YEPEZ (Venezuela) manifiesta que apoya en términos generales la propuesta presentada por las delegaciones de Bangladesh, la India y Uganda, que tiene en cuenta el principio de la igualdad de los Estados Miembros de las Naciones Unidas. Sugiere, no obstante, que se sustituya el párrafo 1 de ese texto por la disposición correspondiente de la variante A que figura en el documento A/CONF.89/6, ya que no todos los meses tienen 30 días.

16. El Sr. PALLNA (Yugoslavia) subraya la doble necesidad de asegurar que el nuevo Convenio resulte generalmente aceptable y de evitar una situación en la que estén vigentes al mismo tiempo dos regímenes distintos. Por lo que se refiere a la entrada en vigor del nuevo Convenio, su delegación es partidaria de disposiciones análogas a las del Convenio de Londres de 1976 sobre la limitación de responsabilidad en las reclamaciones marítimas y apoya la propuesta de Bangladesh, la India y Uganda, que permitirá evitar la discriminación basada en el tonelaje y/o el tráfico.

17. La Sra. BRUZELIUS (Noruega) dice que el momento de la entrada en vigor de las normas que está redactando la Primera Comisión dependerá en gran medida de la decisión que se tome acerca del proyecto de artículo que se examina. A juicio de su delegación, casi sería imposible elaborar una fórmula que tome adecuadamente en consideración todos los tipos de intereses implicados. Por consiguiente, sería preferible adoptar un criterio más sencillo, basado en el número de Estados que ratifiquen, acepten o aprueben el convenio, o se adhieran a él. En ese sentido dice que su delegación puede aceptar la cifra de 20 Estados propuesta por Bangladesh, la India y Uganda.

18. Su delegación está de acuerdo, en términos generales, con el enfoque adoptado por los patrocinadores de esa propuesta, pero tiene reparos acerca de algunos puntos. En primer lugar, la falta de una disposición por la que se exija a los Estados que ratifiquen el nuevo convenio que denuncien las obligaciones que puedan tener con arreglo a las Reglas de La Haya y a las Reglas Visby ocasionará sin duda muchas dificultades y controversias. En segundo lugar, por razones de orden burocrático, el período de 30 días propuesto por Bangladesh, la India y Uganda es demasiado corto. Su delegación considera que debería preverse un período más largo. En tercer lugar, teniendo en cuenta la observación del representante de Venezuela, la oradora apoya la propuesta de que se haga referencia al primer día de un mes. Además, no ve razón alguna para que el período anterior a la entrada en vigor sea más largo para los Estados a los que se hace referencia en el párrafo 2 que para aquellos a los que alude el párrafo 1; en su

opinión, el período del párrafo 2 debe ser el mismo que el del párrafo 1. Finalmente, dice que el texto del párrafo 3 originará dificultades a menos que se incluya también una disposición similar a las que figuran en las variantes X e Y.

19. El Sr. NIANG (Senegal) dice que su delegación, que en un principio se inclinaba por la variante D de la Secretaría, desea ahora manifestar su apoyo al criterio general del "número de Estados" y a la cifra concreta de 20 propuesta en el documento A/CONF.89/C.2/L.15. Las variantes B y C presentadas por la Secretaría no son satisfactorias, ya que la aprobación de cualquiera de ellas significaría que el nuevo convenio podría seguir siendo letra muerta aun cuando hubiera sido ratificado por una parte considerable de la comunidad internacional.

20. El Sr. PALMER (Reino Unido) dice que, por el momento, solo formulará observaciones sobre las disposiciones relativas a la entrada en vigor propiamente dicha, aunque las variantes X e Y presentadas por la Secretaría plantean una serie de cuestiones importantes que deberán examinarse cuidadosamente a su debido tiempo.

21. Uno de los objetivos más importantes del convenio es la sustitución efectiva de las Reglas de La Haya y del Convenio de Bruselas de 1924. Si los criterios determinantes de la entrada en vigor no logran ese objetivo, la existencia simultánea de más de un conjunto de normas aplicables al transporte marítimo de mercancías suscitará controversias y confusión en el ámbito del transporte marítimo internacional. De las propuestas que la Comisión tiene ante sí, sólo las presentadas por Japón y Francia permitirían, en su opinión, lograr el objetivo deseado. Su delegación prefiere la del Japón, que tiene en cuenta tanto el número de Estados que ratifiquen el Convenio como el criterio del tonelaje. También estaría dispuesta a considerar la variante D de la Secretaría, que, contrariamente a la variante A, garantizaría la sustitución efectiva de las reglas existentes por el nuevo Convenio. Una disposición que considere como único criterio la ratificación por 20 Estados no sería suficiente, ya que la entrada en vigor prematura del convenio ocasionaría la confusión y las controversias a que se ha referido.

22. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) dice que el Grupo de los 77 en general, y su delegación en particular, no son partidarios de la variante D. Por otra parte, tanto la variante B, en la que se basa la propuesta japonesa, como la variante C, en la que se basa la propuesta francesa, son discriminatorias, puesto que introducen criterios en virtud de los cuales se daría mayor peso a unos Estados que a otros a efectos de la entrada en vigor del convenio. Por otra parte, la variante A, con la modificación propuesta por Bangladesh, la India y Uganda, está en consonancia con el quinto párrafo del preámbulo de la resolución 31/100 de la Asamblea General y tiene en cuenta los intereses de todas las partes que intervienen en el transporte marítimo de mercancías.

23. El Sr. ARREBOLA (Cuba) apoya la propuesta de Bangladesh, la India y Uganda, que respeta el principio de la igualdad de los Estados y permite la pronta entrada en vigor del convenio.

24. El Sr. HAROON (Pakistán) dice que, aunque hayan existido ciertas razones para aprobar las disposiciones del párrafo 1 del artículo 49 de la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, en el que se basa la propuesta japonesa, la adopción de una disposición análoga en el convenio que ahora se examina no tendría justificación alguna. Su delegación apoya la propuesta contenida en el documento A/CONF.89/C.2/L.15, que establece el equilibrio necesario entre los intereses de todas las partes.

25. El Sr. KHABDUJI (Zaire) insiste en la necesidad de asegurar que el Convenio entre en vigor lo antes posible, teniendo en cuenta los diversos intereses que están en juego. Su delegación es partidaria de que se adopte un criterio único, a saber, el número de Estados que depositen instrumentos de ratificación, y puede apoyar la propuesta de Bangladesh, la India y Uganda. Debe prestarse la debida atención al problema jurídico mencionado por la representante de Noruega, que quizá pueda solucionarse incluyendo en el proyecto de artículo un párrafo adicional, aunque no necesariamente la variante X o la variante Y.

26. El Sr. CANTIN (Canadá) dice que la adopción para la entrada en vigor del Convenio de un criterio basado únicamente en el número de Estados que lo ratifiquen lleva consigo el riesgo de que el instrumento entre en vigor sin que ello tenga ningún significado real desde el punto de vista del tráfico marítimo, las transacciones comerciales y el transporte marítimo internacional de mercancías. Se requeriría un número muy grande de ratificaciones e, incluso en ese caso, quizá no se alcanzaran los objetivos deseados. Su delegación no formula en estos momentos ninguna propuesta concreta, pero juzga muy positiva la variante D. Las cifras que se inserten en el párrafo 1 de ese texto podrían ser 15 ó 20 para el número de Estados y 25 para el porcentaje. Las disposiciones sustantivas del Convenio de Bruselas de 1924 son parte integrante de la legislación nacional canadiense, pero Canadá no ha ratificado ese Convenio; por consiguiente, su delegación no considera necesario formular observaciones sobre las variantes X e Y.

27. El Sr. RAMSEY (Estados Unidos de América) dice que en el debate se han mencionado la pronta entrada en vigor del Convenio, la igualdad entre las naciones y el equilibrio entre los intereses de los cargadores, los porteadores y los consignatarios como los tres criterios que deben tenerse en cuenta en relación con las disposiciones referentes a la entrada en vigor. Varias delegaciones parecen ser de la opinión de que una fórmula sencilla, que únicamente se refiera al número de Estados que ratifiquen el Convenio, permitiría satisfacer todos estos criterios. A su juicio, incumbe a las delegaciones que han propuesto el número de 20 demostrar que su propuesta salvaguardaría realmente todos los intereses que están en juego. Su delegación se abstendrá de formular nuevas observaciones sobre el número de Estados hasta que se haya dado alguna explicación al respecto. Las propuestas del Japón y de Francia tienen en cuenta la necesidad de lograr un equilibrio entre los diversos intereses implicados, aunque quizá los límites establecidos en la propuesta japonesa sean ligeramente altos y los de la propuesta francesa ligeramente bajos.

28. El Sr. ROTH (República Federal de Alemania) dice que si la entrada en vigor del Convenio pudiera basarse en un número de ratificaciones suficientemente grande, quizá no fuera necesario imponer ninguna otra condición, pero la cifra de 20 Estados sugerida en el documento A/CONF.89/C.2/L.15 es demasiado baja. La finalidad es que el convenio entre en vigor únicamente si obtiene la aceptación mundial, y evitar que un reducido número de Estados puedan hacer entrar en vigor un nuevo convenio, en cuyo caso existirían simultáneamente convenios y sistemas de responsabilidad de varios tipos diferentes. Tal situación complicaría el comercio internacional, en vez de facilitarlo.

29. Por consiguiente, si ha de mantenerse la cifra de 20 ratificaciones, el orador es partidario de adoptar otro criterio más que podría basarse en el tonelaje como lo ha sugerido el representante del Japón, o en una disposición análoga a la variante D relativa al volumen del tráfico marítimo; por su parte, podría apoyar una u otra de estas propuestas.

30. El Sr. CARRAUD (Francia) dice que la sugerencia de su delegación es una tentativa para encontrar una fórmula intermedia. Muchas delegaciones han hecho hincapié en la importancia de elaborar el texto de un convenio que sea aceptable para toda la comunidad internacional, que entre en vigor lo antes posible y que evite que puedan existir varios regímenes que regulen simultáneamente el transporte marítimo internacional de mercancías. El mejor medio de conseguir estos objetivos es una fórmula que combine el número de Estados que ratifiquen el Convenio con una cifra razonable de tonelaje. Actualmente, los esfuerzos de la Primera Comisión se centran en obtener una solución global que pueda ser ampliamente aceptada, y confía en que la fórmula de su delegación se ajustará a esa solución global.

31. El Sr. BELLAMY (Australia) dice que está de acuerdo en principio con la propuesta presentada por Bangladesh, la India y Uganda, aunque quizá podría suscitar algunos problemas de order práctico. Se opone en principio a una disposición que fije una cifra de tonelaje como requisito para que el convenio entre en vigor, pues ello equivaldría a conceder virtualmente el derecho de veto a los Estados marítimos. El objetivo debería ser establecer un equilibrio entre los intereses de navieros, cargadores y porteadores; hay varias maneras de obtener una fórmula de equilibrio, pero todas ellas son complicadas, y algunas requerirían la utilización de estadísticas del comercio que no siempre son fidedignas. Por consiguiente, le parece que la disposición sobre la entrada en vigor del Convenio debería basarse en el número de ratificaciones recibidas, y cree que 20 es una cifra razonable.

32. Es esencial una disposición como las que figuran en las variantes X e Y expuestas por la Secretaría en el documento A/CONF.89/6; las obligaciones en virtud del nuevo convenio propuesto serán muy diferentes de las estipuladas en el Convenio de Bruselas de 1924, por lo que todo Estado que pase a ser parte en el nuevo Convenio tendrá que renunciar a las Reglas de La Haya. En el Convenio debería figurar una obligación expresa en tal sentido.

33. El plazo de un año que figura en el párrafo 1 de la variante A y también en el párrafo 2 es razonable, pues los gobiernos y los interesados en el transporte marítimo tardarán por lo menos un año en adoptar las medidas necesarias.

34. En resumen, está de acuerdo en principio con la propuesta presentada por Bangladesh, la India y Uganda, pero cree que el periodo mencionado en el párrafo 2 debería ser de 12 meses, y que debería añadirse un párrafo para exigir expresamente la denuncia del Convenio y del Protocolo de Bruselas por los Estados que pasasen a ser partes en el nuevo Convenio.

35. El Sr. KHOO (Singapur) hace suyas las observaciones del representante de Australia, y se siente optimista en cuanto a las perspectivas de que la Conferencia elabore un convenio que merezca la aprobación de la mayoría de los Estados. No cree que sea demasiado bajo el número de 20 instrumentos de ratificación como condición para la entrada en vigor; las Reglas de Visby de 1968 sólo necesitaron 10 ratificaciones y aun así transcurrieron casi 10 años antes de que entraran en vigor. Además, la experiencia obtenida con el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas demuestra que no es una solución práctica fijar un número de Estados más un requisito de tonelaje para la entrada en vigor del instrumento.

36. Por consiguiente, apoya la propuesta presentada por Bangladesh, la India y Uganda como texto básico en el que pueden introducirse mejoras, en el sentido sugerido por Noruega, por ejemplo. Conviene en que los Estados que pasen a ser partes en el convenio tendrán que denunciar las Reglas de La Haya, por lo que apoya la sugerencia de que se incluya en el convenio un texto a tenor de las variantes X o Y.

37. El Sr. KELLER (Liberia) suscribe la propuesta japonesa, que representa una variante más equitativa habida cuenta de las diversas consideraciones mencionadas en el debate. Cualquier condición para la entrada en vigor del Convenio en la que no se tengan en cuenta las cifras de tonelaje o de comercio carecería de realismo.

38. El Sr. GUEIROS (Brasil) dice que las diversas variantes propuestas en el documento A/CONF.89/6 ofrecen diferentes criterios en los que podría basarse la entrada en vigor, pero el objetivo primordial es preparar un convenio que todos los interesados consideren justo. Si la Primera Comisión consigue elaborar una solución global que sea igualmente aceptable para los países en desarrollo, los porteadores y los navieros, la cifra propuesta de 20 ratificaciones incluirá seguramente ratificaciones de algunos países en que predominen los intereses de los navieros. Está de acuerdo en que, antes de aceptar las obligaciones del nuevo convenio, los Estados deberían poner fin a sus obligaciones en virtud de convenios anteriores. Entre las diversas fórmulas propuestas para ello, prefiere la solución expuesta en la nota 16 de la variante Y del documento A/CONF.89/6, aunque no necesariamente en los mismos términos.

39. El Sr. KANG (República de Corea) dice que apoya la propuesta de Bangladesh, la India y Uganda por las

razones aducidas por algunos oradores anteriores, y porque parece ofrecer mayores probabilidades de conseguir la rápida aplicación del convenio. Análogamente, suscribe la propuesta formulada por el representante de Australia.

40. El Sr. JOMARD (Iraq) recuerda el artículo 3 del proyecto de convenio, que dice que en la interpretación y aplicación de sus disposiciones se tendrán en cuenta su carácter internacional y la necesidad de promover la uniformidad. Teniendo presente esta disposición, y por las razones alegadas por los representantes de Filipinas, la India y otros apoya la propuesta presentada por Bangladesh, la India y Uganda.

41. El Sr. MUCHUI (Kenya) dice que existe la convicción bastante generalizada de que las Reglas de La Haya tienden a favorecer a las naciones marítimas, y que por eso es necesario un nuevo convenio que equilibre los intereses de porteadores, navieros y consignatarios. Está de acuerdo en que no es conveniente introducir un doble criterio en los requisitos para la entrada en vigor, y comparte el parecer del representante de Australia de que basar la entrada en vigor en una fórmula en que intervenga el tonelaje marítimo que posea un signatario equivaldría a obsequiar a las naciones marítimas con la facultad de impedir que el nuevo Convenio entre en vigor, con el resultado de que seguirían observando las Reglas de La Haya. Por estas razones apoya la propuesta presentada por Bangladesh, la India y Uganda.

42. El Sr. VINCENT (Sierra Leona) dice que apoya la variante A de la Secretaría. Para que el Convenio entre en vigor lo antes posible se necesita una fórmula que no sea complicada. Por consiguiente, la entrada en vigor debería ser simplemente función del número de ratificaciones recibidas, y cree que 20 es una cifra razonable; por lo tanto, también apoya la enmienda propuesta por Bangladesh, la India y Uganda.

*Se levanta la sesión a las 12.15 horas.*

# 5a. sesión

**Viernes 17 de marzo de 1978, a las 10.50 horas**

*Presidente*: Sr. D. POPOV (Bulgaria).

A/CONF.89/C.2/SR.5

**Examen del proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías, a excepción del proyecto de artículo sobre "Reservas" (*continuación*) (A/CONF.89/6 y Add.1 y 2), A/CONF.89L.15, L.16, L.18)**

*Artículo [6] Entrada en vigor* (continuación)

1. El PRESIDENTE invita a la Comisión a que continúe el examen del proyecto de artículo [6], "Entrada en vigor", junto con las enmiendas propuestas al mismo por Indonesia, Japón, Bangladesh, la India, Uganda, Francia y Australia (A/CONF.89/C.2/L.2, L.12, L.15, L.16 y L.18). Señala también a la atención de la Comisión la versión del proyecto de artículo "Firma, ratificación, [aceptación, aprobación], adhesión" remitida al Comité de Redacción (A/CONF.89/DC/L.3).

2. El Sr. DE BRUIJN (Países Bajos) dice que la formulación de disposiciones adecuadas acerca de la entrada en vigor del convenio dependerá de decisiones que todavía tienen que tomarse en la Primera Comisión. Sugiere pues que la Segunda Comisión aplace la discusión del proyecto de artículo "Entrada en vigor" propiamente dicho, aunque no hay razón alguna para no discutir sin dilación las medidas para la denuncia del Convenio de Bruselas, que constituyen una cuestión independiente (A/CONF.89/6, variante X e Y, y nota 16 de pie de página, que la Comisión convino en denominar variante Z).

3. El Sr. CARRAUD (Francia), el Sr. RAMSEY (Estados Unidos de América), el Sr. POTOMIANOS (Grecia) y el Sr. GUEIROS (Brasil) manifiestan opiniones análogas.

4. *Así queda acordado.*

5. El Sr. DE BRUIJN (Países Bajos) propone que, en un principio, se limite la discusión a la cuestión de si las delegaciones aceptan el principio de que los Estados que lleguen a ser partes en el nuevo Convenio y fueran partes en el Convenio de Bruselas de 1924 y en el Protocolo de 1968 deben denunciar el instrumento más antiguo. Una vez que la Comisión haya decidido este punto, podrá pasar a la cuestión más técnica de cómo lograr que la entrada en vigor del nuevo Convenio y la denuncia del antiguo sean simultáneas.

6. *Así queda acordado.*

7. El Sr. PALMER (Reino Unido) dice que el objeto de las diversas variantes de las disposiciones relativas a la entrada en vigor del nuevo Convenio propuesto es garantizar que los Estados que lleguen a ser Partes Contratantes en éste denuncien el Convenio y el Protocolo de Bruselas, y que sus denuncias y la entrada en vigor del nuevo Convenio se produzcan simultáneamente. No es estrictamente necesario que se incluya en el Convenio una disposición en ese sentido, ya que, por supuesto, se puede confiar en que todos los Estados se cuidarán de no ser partes en convenios incompatibles. No obstante, con las medidas propuestas en el proyecto de artículo se intenta regular la complicada situación que surgirá cuando el nuevo Convenio reemplace a los

acuerdos anteriores, y la inclusión de esa disposición daría a todos los signatarios una cierta seguridad en relación con la naturaleza de las medidas propuestas; por lo tanto, apoya la inclusión en el proyecto de convenio de disposiciones similares a las sugeridas en las alternativas X, Y y Z.

8. El Sr. RAMSEY (Estados Unidos de América), el Sr. DE BRUIJN (Países Bajos), el Sr. GUEIROS (Brasil), el Sr. BELLAMY (Australia), la Sra. CHIAH (Malasia), el Sr. LUKABU-KHABDUJI (Zaire), el Sr. MUCHUI (Kenya), el Sr. VINCENT (Sierra Leona), el Sr. FAHIM (Egipto), el Sr. DDUMBA (Uganda), el Sr. HANKE (República Democrática Alemana), el Sr. KRISHNAMURTHY (India), el Sr. NIANG (Senegal), el Sr. KELLER (Liberia), el Sr. LAVIÑA (Filipinas), el Sr. TCHIBOJA-SOUAMY (Gabón) y la Sra. DSANE (Ghana) aceptan el principio de que se incluyan en el proyecto de artículo disposiciones análogas a las sugeridas en las variantes X, Y y Z.

9. El PRESIDENTE dice que entiende que la Comisión en su conjunto acepta ese principio.

10. *Así queda acordado.*

11. El PRESIDENTE dice que, a continuación, debe decidirse cuál de las variantes X, Y y Z propuestas es la más adecuada.

12. El Sr. BELLAMY (Australia), haciendo notar que no se ha propuesto formalmente un texto para la variante Z, sugiere que se invite a las delegaciones que prefieran esa variante, a presentar un texto a la Comisión para que ésta lo examine.

13. El Sr. FAHIM (Egipto) dice que su delegación es partidaria de una disposición a tenor de la variante Z.

14. El Sr. CARRAUD (Francia) dice que su delegación también prefiere una disposición similar a la variante Z. No obstante, si la mayoría prefiere la variante X o la variante Y, su delegación no pondrá objeciones.

15. El Sr. PALMER (Reino Unido) sugiere que, puesto que la Comisión ha aceptado el principio de que se incluya en el convenio una disposición en conformidad con esas variantes, basta con elaborar una fórmula adecuada que exprese ese principio. Quizá debería remitirse la cuestión al Comité de Redacción.

16. La Sra. BRUZELIUS (Noruega) está de acuerdo con el representante del Reino Unido. Quizá debería establecerse un grupo de trabajo de la Comisión para preparar un texto adecuado.

17. El Sr. GUEIROS (Brasil) dice que su delegación no puede hacer suya la segunda frase del primer párrafo de la variante X. Tampoco puede apoyar la variante Y, que no tiene en cuenta el procedimiento de denuncia del Convenio de Bruselas establecido en ese Convenio. Por ello, ha preparado un texto correspondiente a la variante Z. Da lectura a dicho texto y dice que se distribuirá por escrito antes de la próxima sesión de la Comisión[1].

18. El Sr. NARVAEZ (Ecuador) y el Sr. MUCHUI (Kenya) dicen que sus delegaciones no podrán tomar una decisión acerca de la propuesta brasileña hasta que ésta se haya distribuido por escrito.

19. El Sr. RAMSEY (Estados Unidos de América), apoyado por el Sr. DE BRUIJN (Países Bajos), el Sr. KRISHNAMURTHY (India) y el Sr. PALMER (Reino Unido), sugiere que se establezca un grupo de trabajo para redactar un texto que sea sometido a la Comisión en su próxima sesión.

20. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) dice que no se opone a que se establezca un grupo de trabajo pero, como la Comisión no ha discutido las diversas variantes, se pregunta sobre cuál de ellas basaría su texto dicho grupo.

21. El Sr. KELLER (Liberia) hace observar que la mayor parte de las delegaciones parecen ser partidarias de la variante Z, y pregunta si el grupo de trabajo trabajaría únicamente sobre esa variante.

22. El Sr. WILSON (Nigeria) sugiere que no se cree el grupo de trabajo hasta que se haya distribuido por escrito la propuesta brasileña. Quizá su delegación sugiera enmiendas.

23. El PRESIDENTE dice que numerosas delegaciones parecen ser partidarias de la variante Z. Se podrá disponer de la propuesta brasileña por escrito antes de la próxima sesión de la Comisión. Cuando hayan visto esa propuesta, las delegaciones decidirán si debe establecerse o no un grupo de trabajo.

*Se levanta la sesión a las 12.10 horas.*

---

[1] Distribuido ulteriormente con la signatura A/CONF.89/C.2/L.20.

# 6a. sesión

**Lunes 20 de marzo de 1978, a las 15.15 horas**

*Presidente*: Sr. D. POPOV (Bulgaria).

A/CONF.89/C.2/SR.6

**Examen del proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías, a excepción del proyecto de artículo sobre "Reservas" (*continuación*) (A/CONF.89/6 y Add.1 y 2, A/CONF.89/C.2/L.20, L.21)**

*Artículo [6]. Entrada en vigor* (continuación)

1. *En espera de que se distribuya en todos los idiomas de trabajo la propuesta australiana de un nuevo artículo "Denuncia de otros convenios", queda acordado aplazar el examen del artículo [6] y de la propuesta conexa del Brasil de una nueva variante Z hasta un momento ulterior de la sesión.*

*Artículo [7]. Transporte interno*

2. La Sra. BRUZELIUS (Noruega) considera que las disposiciones tomadas por un Estado a nivel nacional no conciernen a la comunidad internacional. Por lo tanto, a juicio de su delegación, la disposición del proyecto de artículo [7] queda fuera del ámbito de aplicación de un instrumento internacional, y es necesaria alguna explicación sobre el motivo de su inclusión.

3. El Sr. DE BRUIJN (Países Bajos) está de acuerdo y dice que no sería conveniente que se crease un precedente incluyendo un artículo de este tipo en el nuevo convenio.

4. El Sr. FAHIM (Egipto) considera que debe suprimirse el artículo a menos que puedan proporcionarse razones claras que justifiquen su inclusión.

5. El Sr. YEPEZ (Venezuela) manifiesta su acuerdo con la representante de Noruega y dice que estaría dispuesto a apoyar una propuesta formal de que se suprima el proyecto de artículo.

6. El Sr. BELLAMY (Australia), en respuesta a una pregunta del PRESIDENTE, dice que la finalidad del proyecto de artículo es hacer posible la aplicación al transporte interno de las mismas normas que se aplican al transporte marítimo internacional. Aunque quizá los Estados unitarios no tengan dificultades para lograr esa aplicación uniforme, existe por lo menos un Estado federal que se enfrenta con problemas constitucionales al respecto. Este es el motivo de que Australia haya intentado, en un principio, que se incluyera en el nuevo Convenio la disposición que se examina. No obstante, su Gobierno ya no insiste en que se conserve el artículo, y su delegación no promoverá su supresión ni se opondrá a ella.

7. El Sr. KRISHNAMURTHY (India) dice que son necesarias mayores aclaraciones acerca de las ventajas o desventajas del proyecto de artículo. Si la disposición que contiene es útil para ciertos Estados, no ve razón alguna para no mantenerla.

8. El Sr. MUSSO (Perú) hace suyas las opiniones expresadas por la representante de Noruega. Puesto que el representante de Australia no se opone a la supresión del proyecto de artículo, no es necesario prolongar el debate.

9. El Sr. MARTINEZ MORCILLO (España) dice que, mediante una modificación del texto del artículo, quizá fuera posible armonizar el deseo de Australia de que se incluya una disposición de este tipo y la preocupación expresada por la representante de Noruega.

10. El Sr. GUEIROS (Brasil) hace plenamente suyas las observaciones de la representante de Noruega. Es evidente que todos los Estados podrán aplicar las normas del nuevo Convenio al transporte interno, si lo desean, pero es igualmente claro que una disposición de este tipo no puede ser en absoluto obligatoria.

11. El Sr. KHABUDJI (Zaire) dice que la constitución de su país, como la de muchos otros, incluye disposiciones para ajustar el derecho interno a las obligaciones internacionales aceptadas en virtud de un tratado; no ve por qué se ha de incluir el proyecto de artículo relativo al transporte interno.

12. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) dice que también en su país las obligaciones de los tratados pasan a formar parte del derecho interno, pero, no obstante, no ve ninguna razón para desechar una disposición que puede proporcionar una orientación útil a los Estados en los que no está regulada la armonización automática de las leyes internas con las obligaciones de los tratados.

13. El Sr. KELLER (Liberia) dice que no hay ninguna razón por la cual un Estado soberano no pueda aplicar el Convenio con arreglo a su legislación nacional; no cree que los Estados que deseen aplicar el Convenio necesiten obtener la aprobación de las Naciones Unidas para promulgar legislación al efecto. Por lo tanto, se opone a que se incluya el artículo que, a su entender, podría crear un precedente enojoso.

14. El Sr. KRISHNAMURTHY (India) señala que el proyecto de artículo no es obligatorio; si lo fuera, constituiría una injerencia en los asuntos internos de los Estados. La formulación utilizada tiene simplemente como objeto lograr cierta uniformidad en la aplicación. Pregunta si los Estados que deseen incorporar principios del Convenio a su legislación nacional necesitarían obtener el permiso del Secretario General. En caso afirmativo, sería partidario de que se mantuviera el proyecto de artículo.

15. El Sr. BELLAMY (Australia) dice que las suposiciones que parecen hacer muchos representantes acerca de los poderes de otros Estados, en particular de los

Estados federales, preocupan a su delegación. En muchos casos, los poderes de los Estados están sujetos a limitaciones constitucionales y, en casos concretos, los Estados pueden necesitar que se incluyan en los convenios internacionales disposiciones especiales que faciliten la aplicación de esos convenios. Aunque su delegación no insiste en que se mantenga la cláusula concreta que se discute, puede haber otros casos en los que se requieran cláusulas especiales para ayudar a determinados países que tropiecen con dificultades constitucionales en ciertas esferas.

16. El Sr. SLOAN (Representante del Secretario General) dice que los Estados no necesitan el permiso de las Naciones Unidas para aplicar el convenio, que pertenece al dominio público.

17. En la nota 18 de pie de página del documento A/CONF.89/6 se explica el papel de la Secretaría en la redacción del artículo. Este se dejó en el texto porque la Secretaría creyó entender que, aunque su inclusión u omisión resultaba indiferente para la mayoría de los Estados, podía ser útil para otros, por ejemplo los que poseen constituciones federales.

18. El PRESIDENTE dice que, a la luz de las opiniones expresadas, entiende que la Comisión conviene en suprimir el proyecto de artículo [7] "Transporte interno".

19. *Así queda acordado.*

*Artículo [6]. Entrada en vigor* (continuación)

20. El PRESIDENTE invita a la Comisión a reanudar el examen del artículo [6] y examinar también las propuestas del Brasil (A/CONF.89/C.2/L.20) y de Australia (A/CONF.89/C.2/L.21).

21. El Sr. GUEIROS (Brasil) dice que la nueva variante Z propuesta por su delegación se basa en realidad, en muy amplia medida, en la nota 16 de pie de página del documento A/CONF.89/6: el párrafo 2 de la propuesta de su delegación amplía el texto para incluir el Protocolo de 1968. Considera que la Comisión debería, ante todo, decidir en principio si desea aprobar las variantes X o Y o la variante Z de su delegación.

22. El Sr. CARRAUD (Francia) dice que, en general, preferiría la variante Z, pero que, en realidad, las tres variantes son bastante parecidas y todas ellas introducen la idea de la denuncia automática del Convenio de Bruselas de 1924 modificado por el Protocolo de 1968. Por lo tanto, tras la denuncia, el único convenio por el que se regirían las relaciones internacionales en el transporte marítimo de mercancías sería el Convenio de Hamburgo de 1978. Se pregunta si es prudente incluir tal disposición sobre la denuncia automática, siendo así que el Convenio de 1924 ha sido ratificado por 80 Estados y el Protocolo por 10 Estados. No queda claro cuál sería la situación en caso de una controversia entre un Estado parte en el nuevo Convenio de 1978 y un Estado parte en el Convenio de 1924, pero parece que, dados los problemas de orden práctico que pueden plantearse, existe cierto riesgo de que algunos países retrasen su ratificación del Convenio de 1978 hasta estar seguros de que lo ha ratificado un número suficiente en los países con los que comercian. No puede comprender por qué se han presentado tres variantes con tan pequeñas diferencias, puesto que no hay precedente en la legislación marítima internacional.

23. El Sr. DE BRUIJN (Países Bajos) dice que, en su sesión anterior, la Comisión ya decidió aceptar el principio contenido en las variantes X, Y y Z.

24. El Sr. DIETZ (Secretario de la Comisión) conviene en que se tomó esa decisión, aunque por supuesto la Comisión siempre podría examinarla nuevamente. En respuesta a la pregunta del representante francés, explica que el propósito de la Secretaría al proponer diversas variantes es impedir que se cree una situación en la que, por descuido, los Estados queden obligados por dos convenios contradictorios sobre el mismo tema. Supone que las controversias que surjan después de la entrada en vigor del Convenio de 1978 se resolverán de conformidad con las normas del derecho internacional privado.

25. El Sr. CARRAUD (Francia) dice que sigue temiendo que la denuncia automática dé lugar a confusión, más que a armonía, en las relaciones internacionales, y que su efecto sea alentar a los Estados a retrasar la ratificación. En los convenios internacionales anteriores no existe la denuncia automática. No obstante, si la mayoría considera que debe establecerse el principio, no pondrá objeciones.

26. El Sr. GUEIROS (Brasil) dice que cuando un Estado se adhiere a un nuevo convenio lo normal es que denuncie todo convenio anterior sobre el mismo tema en el que haya sido parte. No cree que haya muchos casos en los que un Estado, por descuido, quede obligado por dos convenios contradictorios.

27. El Sr. KRISHNAMURTHY (India) señala que el objeto del nuevo convenio es reemplazar el Convenio de Bruselas de 1924, y menciona los párrafos 1 y 2 del artículo 30 de la Convención de Viena sobre el derecho de los tratados, que tratan de la aplicación de tratados sucesivos referentes al mismo tema. La inclusión en el nuevo Convenio de una disposición que obligue a los Estados partes en el nuevo Convenio a denunciar el Convenio de Bruselas de 1924 y el Protocolo de 1968 redundaría en beneficio de todas las partes. El nuevo artículo "Denuncia de otros convenios" propuesto por Australia (A/CONF.89/C.2/L.21), que cuenta con el apoyo de la delegación india, impondría esa obligación a los Estados partes, y por lo tanto debe incluirse en el nuevo Convenio.

28. El Sr. BELLAMY (Australia) dice que su delegación ha propuesto un nuevo artículo, en lugar de una adición al artículo "Entrada en vigor", por razones de simplicidad.

29. Cree recordar que la Comisión decidió que el nuevo Convenio contenga una disposición que exija a los Estados partes en el Convenio de Bruselas que denuncien ese Convenio cuando pasen a ser partes del nuevo Convenio y que la denuncia del Convenio de Bruselas y la entrada en vigor del nuevo Convenio deberán producirse simultáneamente. Es pues necesario que la disposición relativa a la denuncia que se incluya en el nuevo Convenio tenga en cuenta las disposiciones relativas a la denuncia que figuran en el Convenio de Bruselas y en el Protocolo de 1968. Estos instrumentos disponen que la denuncia

surtirá efecto un año después de que el Gobierno belga reciba la notificación correspondiente. La propuesta brasileña relativa a la variante Z parece haber pasado por alto este requisito, puesto que dispone que el depositario del nuevo Convenio transmita al Gobierno belga las notificaciones de la denuncia inmediatamente después de recibirlas. En realidad, lo que ocurriría sería que el plazo de un año comenzaría a contarse a partir de la fecha en que el Gobierno belga recibiera esas notificaciones; pero no hay ninguna garantía de que al final del periodo de un año haya entrado en vigor el nuevo Convenio. Por lo tanto, es posible que haya un periodo durante el cual para algunos Estados no sea aplicable el Convenio de Bruselas, ni el Protocolo de 1968, ni el nuevo Convenio. Para eliminar esta dificultad, su delegación propuso que el depositario del nuevo Convenio no transmita al Gobierno de Bélgica las notificaciones de denuncia hasta que se haya recibido el número de instrumentos de ratificación, aprobación, aceptación o adhesión exigido para que entre en vigor el nuevo Convenio. De ese modo, el plazo de un año necesario para la denuncia con arreglo al Convenio de Bruselas expiraría en el momento de la entrada en vigor del nuevo Convenio.

30. El párrafo 2 de la propuesta de su delegación es una disposición meramente funcional, cuyo objeto es que los Estados no entreguen la notificación de denuncia al depositario en un momento en que a éste le sea imposible entregarla al Gobierno de Bélgica el primer día del mes siguiente a la fecha en que la haya recibido.

31. El Sr. GUEIROS (Brasil) dice que estaría dispuesto a refundir el texto propuesto por su delegación con el propuesto por la delegación australiana. Este último es, efectivamente, más detallado que el texto brasileño. Sin embargo, parece que existe cierta incompatibilidad entre las disposiciones de los párrafos 2 y 3 del texto australiano. Según el párrafo 2, la notificación de denuncia se entregará al Gobierno de Bélgica el primer día del mes siguiente a la fecha en que la haya recibido el depositario, mientras que, conforme al párrafo 3, las notificaciones no se enviarán al Gobierno de Bélgica hasta que se haya recibido el vigésimo instrumento de ratificación, aprobación, aceptación o adhesión. Tal vez convendría remitir el texto brasileño y el texto australiano al Comité de Redacción con miras a su fusión. El Comité de Redacción deberá también superar la contradicción del texto australiano a que el orador ha hecho referencia.

32. El PRESIDENTE, contestando a las preguntas formuladas por varias delegaciones, dice que, a su entender, en la sesión precedente la Comisión decidió que debían incluirse en el nuevo Convenio los principios enunciados en las variantes X, Y y Z; sin embargo, la Comisión en su totalidad no ha manifestado ninguna preferencia por cualquiera de esas variantes. La Comisión decidió asimismo que el nuevo Convenio debería contener una cláusula por la que se instara a los Estados contratanes que fueran partes en el Convenio de Bruselas de 1924 y en el Protocolo de 1968 a denunciar esos instrumentos anteriores, y que tal denuncia y la entrada en vigor del nuevo convenio tuviesen efecto simultáneamente.

33. El Sr. PALMER (Reino Unido) dice que su delegación comparte la opinión del Presidente con respecto a lo sucedido en la sesión precedente. A juicio de su delegación, que ha examinado detenidamente las propuestas brasileña y australiana, la manera más adecuada de tratar ese problema sería adoptar la variante X o la variante Y. La variante Z plantea varios problemas. En primer lugar, parece más apropiado que los distintos Estados cumplan sus propias obligaciones, es decir, que tengan presente que no pueden ser simultáneamente partes en dos convenios contrapuestos, y no pedir a las Naciones Unidas que lo hagan en su nombre. En segundo lugar, hay una dificultad de orden práctico. Por ejemplo, si se recibe en Nueva York una notificación de denuncia el 30 de marzo, ¿hay alguna certidumbre de que se reciba en Bruselas a tiempo para que la denuncia surta efecto simultáneamente con la entrada en vigor del nuevo Convenio? En tercer lugar, la variante Z impondría una carga innecesaria a las Naciones Unidas. Después de la entrada en vigor del nuevo Convenio, todos los Estados que pasen a ser partes en el mismo conocerán la fecha en que dicho Convenio entrará en vigor para tales Estados y podrán entregar su propio instrumento de denuncia en Bruselas a tiempo para que surta efecto para ellos simultáneamente con la entrada en vigor del Convenio.

34. Las variantes X o Y podrían plantear un problema. Normalmente, se permite que un Estado extienda el plazo de denuncia de un tratado más allá del especificado en el tratado, a condición de que los demás Estados contratantes no opongan objeciones. Esa idea no se hace constar en las variantes X o Y. Sin embargo, en el fondo, esas variantes hacen recaer la obligación de denunciar el tratado anterior en el propio Estado de que se trate y no en un tercero. Por consiguiente, su delegación podría aceptar la variante X o la variante Y, aunque tiene una ligera preferencia por la variante Y porque es más sencilla.

35. El Sr. KHABDUJI (Zaire) dice que su delegación preferiría que se adoptase la variante Y, porque es clara y simple. Está de acuerdo con el representante del Reino Unido en que incumbe al Estado interesado evitar ser parte simultáneamente en dos convenios contrapuestos. También comparte la preocupación del representante del Brasil ante la incompatibilidad que existe entre los párrafos 2 y 3 de la propuesta australiana. Propone, pues, que la Comisión se centre en la variante Y.

36. El Sr. RAMSEY (Estados Unidos de América) dice que su delegación prefiere asimismo la variante Y.

37. El Sr. DDUMBA (Uganda) dice que en la sesión precedente de la Comisión tuvo la impresión de que la mayoría de las delegaciones se pronunciaron a favor de la nueva variante Z. Los textos propuestos por el Brasil y Australia son análogos en muchos sentidos, aunque el último es más claro y contará con el apoyo de su delegación.

38. El Sr. YEPEZ (Venezuela) dice que la variante Y es la más completa y concuerda con las disposiciones análogas de otros convenios internacionales. Por lo tanto, sugiere que se adopte la variante Y.

39. El Sr. KELLER (Liberia), refiriéndose al párrafo 3 de la propuesta australiana, pregunta si se ha acordado que el nuevo convenio entrará en vigor cuando sean partes en él 20 Estados.

40. El Sr. DE BRUIJN (Países Bajos) apoya las observaciones del representante del Reino Unido. Su delegación es partidaria de la variante Y.

41. El Sr. VINCENT (Sierra Leona) dice que, después de haber estudiado detenidamente las variantes que figuran en el documento preparado por la Secretaría (A/CONF.89/6) y los textos preparados por las delegaciones de Australia y del Brasil, su delegación apoyará la variante Y.

42. La Srta. CHIAH (Malasia) observa que la preocupación de la Comisión es que la denuncia del Convenio de Bruselas de 1924 se efectúe sin tardanza, y sugiere que las propuestas brasileña y australiana se remitan al Comité de Redacción con el ruego de que éste prepare una fórmula que asegure la pronta denuncia del Convenio de 1924.

43. El Sr. GORBANOV (Bulgaria) dice que, en el fondo, los textos de las propuestas brasileña y australiana coinciden con el texto de la variante Y. En ambos casos la finalidad primordial es que la denuncia del Convenio de Bruselas de 1924 tenga efecto al mismo tiempo que la entrada en vigor del nuevo Convenio. A su delegación le satisface la variante Y, cuyo texto es claro y especifica las medidas que debe adoptar el depositario del nuevo Convenio para asegurar la denuncia del Convenio de 1924. Por consiguiente, su delegación apoya la variante Y.

*Se levanta la sesión a las 18.05 horas.*

# 7a. sesión

**Martes 21 de marzo 1978, a las 15.15 horas**

*Presidente:* Sr. D. POPOV (Bulgaria).

A/CONF.89/C.2/SR.7

**Examen del proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales de proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías, a excepción del proyecto de artículo sobre "Reservas" (*continuación*) (A/CONF.89/6 y Add.1 y 2, A/CONF.89/C.2/L.5, L.10 a 13, L.15 a 23, L.25)**

*Artículo [6]. Entrada en vigor* (continuación)

1. El Sr. GUEIROS (Brasil) anuncia que retira la propuesta del Brasil en pro de una nueva variante Z (A/CONF.89/C.2/L.20). Su delegación apoyará la propuesta de Australia (A/CONF.89/C.2/L.21), pero si la mayoría de las delegaciones son favorables a la variante Y del proyecto de la Secretaría (A/CONF.89/6) no se opondrá a ella.

*Artículo [2]. Aplicación* (conclusión*)

2. El PRESIDENTE pregunta si alguna delegación es partidaria de que se mantenga el artículo [2] "Aplicación".

3. El Sr. CANTIN (Canadá) dice que su delegación no insistirá en que se mantenga el artículo, a menos que otro Estado Federal indique que el artículo es realmente necesario.

4. El Sr. RAMSEY (Estados Unidos de América) manifiesta que su delegación no tiene inconveniente en que se suprima el artículo [2].

5. El PRESIDENTE dice que el proyecto de artículo [2] no formará parte del proyecto del Convenio.

6. *Así queda acordado.*

* Reanudación de los trabajos de la 2a. sesión.

*Artículo [9]. Denuncia*

7. El PRESIDENTE pregunta si alguna delegación tiene algo que objetar al proyecto de artículo [9] "Denuncia".

8. El Sr. DE BRUIJN (Países Bajos) no tiene nada que objetar al proyecto de artículo, pero propone que se inserten en el párrafo 2 del mismo las palabras "el primer día del mes", tras la palabra "efecto", a fin de que los Estados puedan coordinar sus denuncias del Convenio.

9. La Sra. BRUZELIUS (Noruega) apoya la sugerencia de los Países Bajos y propone además que el artículo prevea que deberá transcurrir un período de un año entre el depósito del instrumento de denuncia y la entrada en vigor de ésta.

10. El Sr. BELLAMY (Australia) es contrario a las enmiendas que las delegaciones de los Países Bajos y Noruega han sugerido. El párrafo 2 del proyecto de artículo tal como actualmente está redactado es lo bastante flexible para que los Estados puedan coordinar sus denuncias. Una disposición en el sentido de que la denuncia sólo podrá surtir efecto desde el primer día de un mes puede causar dificultades a algunos Estados.

11. La Sra. BRUZELIUS (Noruega) dice que su delegación ha hecho su propuesta inspirándose en razones de orden puramente práctico. Sería más fácil para los Estados si una denuncia surtiera efecto el primer día de un mes. Si su propuesta presenta inconvenientes para algunas delegaciones, está dispuesto a retirarla.

12. El Sr. GUEIROS (Brasil), el Sr. KHARDUJI (Zaire), el Sr. PAVERA (Checoslovaquia) y el Sr. ROTH (República Federal de Alemania) apoyan las propuestas hechas por los representantes de los Países Bajos y Noruega.

13. El PRESIDENTE sugiere que se aprueben las propuestas hechas por los representantes de los Países Bajos y de Noruega.

14. *Así queda acordado.*

*Artículo [6]. Entrada en vigor* (continuación)

15. El Sr. BELLAMY (Australia) dice que, por lo que respecta a la denuncia, su delegación era favorable en un principio a la variante Y del proyecto de la Secretaría (A/CONF.89/6). Sin embargo, después de pensarlo bien, se ha preguntado si esa variante obtendría el resultado deseado, es decir, que la denuncia del Convenio de Bruselas de 1924 y del Protocolo de 1968 coincidieran con la entrada en vigor del nuevo Convenio. A juicio de su delegación, un Estado que dé una interpretación literal a la disposición relativa a la denuncia en el Convenio de 1924 no podrá garantizar que su denuncia de ese Convenio surtirá efecto al mismo tiempo que la entrada en vigor para el mismo del nuevo Convenio, a menos que el nuevo Convenio esté ya en vigor. Por consiguiente, dicho Estado no podrá contribuir a poner en vigor el nuevo Convenio. En la sesión precedente, sin embargo, el representante del Reino Unido decía que no debía interpretarse literalmente el requisito relativo a la denuncia que figura en el Convenio de 1924.

16. La propuesta de su delegación (A/CONF.89/C.2/L.21) tiene simplemente por objeto mostrar la manera de lograr que la denuncia del Convenio de Bruselas y la entrada en vigor del nuevo Convenio ocurran simultáneamente. Si, de todos modos, la mayoría de las delegaciones son partidarias de la variante Y, Australia no formulará objeciones.

17. El Sr. PALMER (Reino Unido) reconoce que en la sesión precedente dijo que, según tenía entendido, un Estado podía, conforme al derecho internacional, prolongar el período de denuncia de un tratado por más tiempo del especificado en dicho tratado, siempre que otros Estados Contratantes no se opusieran a ello. Sería interesante conocer la opinión de la Secretaría sobre esta cuestión.

18. El Sr. CANTIN (Canadá) dice que su delegación prefiere la variante Y porque es la más sencilla y la que deja más facultades discrecionales a los países interesados. Para adoptar su decisión, su delegación ha examinado el párrafo 4 del artículo 17 del Convenio sobre los límites de la responsabilidad por reclamaciones marítimas (Londres, 1976), que establece las consecuencias jurídicas de la ratificación de ese Convenio para los Estados Partes en el Convenio internacional relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques de altura (Bruselas, 1957) y en el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas concernientes a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques (Bruselas, 1924). Los requisitos para la denuncia en esos dos Convenios son análogos a los establecidos en el artículo 15 del Convenio de Bruselas de 1924 para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos y en el artículo 14 del Protocolo de 1968; sin embargo, los redactores del Convenio de 1976 no estimaron necesario redactar reglas complicadas para la denuncia de otros convenios o para hacer responsable a una organización internacional del cumplimiento de las obligaciones de los Estados.

19. La Sra. BRUZELIUS (Noruega) dice que incumbe a la Comisión escoger una de las variantes propuestas. En relación con esto, sería interesante saber si la Secretaría de las Naciones Unidas estaría dispuesta a encargarse de las funciones que estaría llamada a desempeñar si se aprobase la propuesta de Australia.

20. En conclusión, dice que no alcanza a comprender los argumentos expuestos por el representante de Australia contra la variante Y.

21. El Sr. ROTH (República Federal de Alemania) declara que, dadas las observaciones hechas por el representante del Reino Unido en la sesión anterior, su delegación es partidaria de la variante Y. En primer lugar, los propios Estados deben hacer lo necesario para no ser partes simultáneamente en dos convenios incompatibles entre sí y, en segundo lugar, para su Gobierno será más fácil expedir su instrumento de denuncia al Gobierno de Bélgica directamente que hacerlo por conducto de las Naciones Unidas en Nueva York.

22. El Sr. HANKE (República Democrática Alemana) y el Sr. TERASHIMA (Japón) expresan su preferencia por la variante Y.

23. El Sr. PERE (Francia) dice que su delegación sigue considerando que no se ha prestado suficiente atención a algunos problemas suscitados por el vacío jurídico creado por la cláusula de denuncia. En consecuencia, se reserva su posición respecto de las disposiciones que se examinan.

24. El Sr. KRISHNAMURTHY (India) manifiesta que su delegación, que inicialmente había considerado innecesaria una disposición orientada en el sentido de las variantes X e Y, puedo ahora aceptar en principio que tal disposición quizás sea conveniente. Habiendo examinado los diversos textos que la Comisión tiene a la vista, considera que la propuesta de Australia es la más satisfactoria. Sin embargo, también está dispuesto a aceptar la variante Y.

25. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) estima que sería útil oír las observaciones de la Secretaría sobre los diversos textos presentados a la Comisión.

26. El Sr. SLOAN (Representante del Secretario General) dice que no corresponde a la Secretaría expresar una preferencia. De todos modos, desde el punto de vista jurídico tanto la variante X como la variante Y se han considerado satisfactorias. La versión conocida como variante Z se ha insertado como nota de pie de página por haberse considerado menos satisfactoria. La Sección de Tratados de la Oficina de Asuntos Jurídicos de la Sede de las Naciones Unidas, a la que se ha consultado sobre las consecuencias de las propuestas del Brasil y de Australia para la variante Z, ha indicado que no habría dificultad en el desempeño por el Secretario General de las funciones enunciadas en esas propuestas. El Gobierno de Bélgica, al que se ha consultado como depositario del Convenio de Bruselas de 1924, ha indicado que el procedimiento de denuncia propuesto por las delegaciones del Brasil y de Australia no crearía ningún problema, a condición de que las notificaciones de denuncia estuvieran dirigidas al

Gobierno de Bélgica y que la Secretaría de las Naciones Unidas fuera simplemente el conducto para ello.

27. El PRESIDENTE, después de consultar a la Comisión, dice que entiende que la mayoría de las delegaciones son partidarias de la variante Y.

28. *Así queda acordado.*

29. El SR. KHABDUJI (Zaire) que su delegación preferiría que se redactara de nuevo la variante Y, a fin de que concordara perfectamente con la redacción y la sintaxis utilizadas en los artículos [2], [3], [5] y [7]. Lee un texto que, a condición de que obtenga la aprobación de la Comisión, podría señalarse a la atención del Comité de Redacción.

30. El Sr. ROTH (República Federal de Alemania) sugiere que se invite al Comité de Redacción a considerar la conveniencia de mantener las palabras "(Convenio de 1924)" en la variante Y. Quizá baste con mantener únicamente el título completo de ese Convenio tal como aparece anteriormente en esa disposición.

31. El Sr. TERASHIMA (Japón), el Sr. PALMER (Reino Unido) y el Sr. PAVERA (Checoslovaquia) opinan que la variante Y debe figurar como un artículo aparte más que como parte del artículo relativo a la entrada en vigor.

32. El PRESIDENTE sugiere que se transmita al Comité de Redacción el texto de la variante Y, junto con los comentarios y las sugerencias que acaban de hacer.

33. *Así queda acordado.*

34. El PRESIDENTE invita a la Comisión a ocuparse de las disposiciones relativas a la entrada en vigor propiamente dicha, cuyo examen fue aplazado en la 5a. sesión.

35. El Sr. DE BRUIJN (Países Bajos) considera que sería preferible aplazar el examen de esas disposiciones hasta que la Primera Comisión hubiera examinado algunas decisiones conexas. En consecuencia, sugiere que la Comisión examine el proyecto de artículo [8], relativo al transporte multimodal.

36. El Sr. TERASHIMA (Japón), el Sr. PERE (Francia), el Sr. KRISHNAMURTHY (India), el Sr. PALMER (Reino Unido), el Sr. KELLER (Liberia) y el Sr. PALLNA (Yugoslavia) se manifiestan en el mismo sentido.

37. El PRESIDENTE dice que, de no haber objeciones, entenderá que la Comisión desea se aplace la continuación del examen del proyecto de artículo [6].

38. *Así queda acordado.*

*Artículo [8]. Transporte multimodal*

39. El Sr. CANTIN (Canadá) señala que su delegación no ha tenido todavía ocasión de examinar todas las enmiendas que se han propuesto al proyecto de artículo [8] ni de celebrar consultas oficiosas sobre las cuestiones que se plantean.

40. El Sr. DRISCOLL (Estados Unidos de América) dice que su delegación se encuentra en igual situación.

41. El Sr. PERE (Francia) opina que se facilitaría el examen de este proyecto de artículo si se diese al observador de la Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril (OCTI) la oportunidad de hacer una exposición antes de proceder al estudio de las tres variantes del proyecto de la Secretaría y de las diversas propuestas presentadas por las delegaciones.

42. El PRESIDENTE sugiere que la Comisión delibere sobre el proyecto de artículo [8] sin prejuicios.

43. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) querría que se aclarase qué se ha querido decir con las palabras "sin prejuicios". Si lo que se quiere decir es que se refleje el resultado de las consultas oficiosas que se celebran en la actualidad, el Sr. Laviña duda mucho de que el Grupo de los 77 dé su conformidad a la inclusión de un artículo sobre el transporte multimodal en el conjunto de textos que se está elaborando.

44. El PRESIDENTE responde que su intención era únicamente aprovechar al máximo el tiempo de que dispone la Comisión.

45. El Sr. PALMER (Reino Unido) dice que las delegaciones que deseen hacer propuestas relativas a las disposiciones concernientes al transporte multimodal podrían presentarlas.

46. El Sr. PERE (Francia) indica que sería lógico oír cuanto antes la exposición del representante de la OCTI.

47. El Sr. KRISHNAMURTHY (India) anuncia que el Zaire patrocina también la enmienda propuesta por Filipinas, India, Iraq, Pakistán, Sierra Leona y Uganda (A/CONF.89/C.2/L.22), encaminada a suprimir completamente el proyecto de artículo relativo al transporte multimodal.

48. El orador está de acuerdo en que la Comisión escuche al representante de la OCTI. Desearía además que la Secretaría indicase por qué se ha incluido en el proyecto de convenio el proyecto de artículos sobre transporte multimodal.

49. El Sr. MATYASSY (Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril (OCTI))[1], que hace uso de la palabra por invitación del Presidente, manifiesta que la relación existente entre el proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y las disposiciones aplicables al transporte multimodal fue estudiada en el noveno período de sesiones de la CNUDMI[2], en que varias delegaciones presentaron las propuestas que constituyen las variantes A, B y C del proyecto de artículo [8] contenidas en el documento A/CONF.89/6.

50. El orador recuerda que la Primera Comisión ha ampliado la definición del contrato de transporte (párr. 5 del artículo 1) de modo que el nuevo convenio será aplicable no sólo al transporte marítimo sino también al tramo marítimo de un contrato de transporte multimodal. Esta ampliación hace imposible, por lo menos en teoría, eludir el nuevo Convenio mediante la expedición de un documento único relativo a un transporte que en realidad haya de efectuarse por diversos medios. Es evidente, sin embargo, que la ampliación de la definición del contrato de transporte no resuelve el problema general de la reglamentación internacional del transporte multimodal, ya que no se puede llegar a la solución de ese

[1] Véanse también los comentarios de la OCTI que figuran en el documento A/CONF.89/7, págs. 65 a 72.

[2] Véase *Documentos Oficiales de la Asamblea General, trigésimo primer período de sesiones, Suplemento No. 17, Anexo I*, pág. 164.

problema extendiendo simplemente la legislación sobre transporte marítimo para que abarque el transporte terrestre o aéreo ni yuxtaponiendo meramente diferentes reglamentaciones relativas a transportes. No cabe otra posibilidad que la de establecer una disposición expresa para los casos en que no se conozca el lugar donde se produjo el daño y señalar normas uniformes para regular determinadas cuestiones de procedimiento.

51. Se recordará que el artículo 31 del Convenio de Varsovia contiene, por lo que se refiere al transporte multimodal, una cláusula semejante a la que aparece en el párrafo 5 del artículo [1] del proyecto actual, y también son conocidas las graves dificultades que presentó la reglamentación internacional del transporte multimodal.

52. También habría que tener en cuenta los diversos convenios internacionales vigentes que contienen reglamentaciones relativas a determinados tipos de transporte multimodal a nivel regional. Por fortuna, los redactores de la nueva definición del contrato de transporte marítimo, conscientes de esas dificultades, han incluido una nota al respecto en al documento A/CONF.89/C.1/L.121.

53. La mayoría de las enmiendas que la Comisión tiene ante sí (A/CONF.89/C.2/L.11, L.13, L.17, L.19 y L.23) presentan una faceta común, es decir, la necesidad de prever de manera especial un convenio internacional futuro sobre el transporte multimodal. Las propuestas que aparecen en los documentos A/CONF.89/C.2/L.11, L.19 y L.25 contienen elementos adicionales que amplían el alcance de la disposición especial para que abarque no solamente al convenio futuro de la UNCTAD sino también otros convenios internacionales y, especialmente, al Convenio Internacional sobre Transporte de Mercaderías por Ferrocarril (CIM) y al Convenio relativos al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR). La primera de estas enmiendas, en particular, contiene disposiciones relativas a determinados tipos de transporte multimodal, a nivel regional e intercontinental, que incluyen un elemento de transporte marítimo o de transporte por carretera. El CIM cuenta con 85 años de existencia, y tiene 32 miembros, 28 de los cuales están representados en la Conferencia. Su reglamentación del transporte multimodal (por ferrocarril, marítimo y por carretera) presenta grandes ventajas: proporciona un contrato único de transporte en un solo documento; las condiciones del transporte están normalizadas, con inclusión de las normas por las que se rige la responsabilidad y de las reglas de procedimiento. Las normas generales del CIM sobre responsabilidad son más estrictas que las disposiciones legales que rigen el transporte marítimo, y es posible la aplicación de normas relativas a la responsabilidad muy semejantes a las del Convenio de Bruselas. Se trata de un sistema de transporte unificado con responsabilidad colectiva, de modo que el cargador no tropieza con dificultades en el caso de que no se conozca el lugar donde se produjo el daño, y no existe incompatibilidad con la disposición del proyecto de convenio relativo al transporte marítimo de mercancías que permite a los transportadores aceptar un mayor grado de responsabilidad (párrafo 4 del artículo 6). Las disposiciones del Convenio CIM tienen fuerza obligatoria, si bien únicamente para las compañías cargadoras que las hayan aceptado expresamente.

54. Sería, evidentemente, antieconómico sustituir el sistema multimodal del CIM por el del futuro convenio UNCTAD, que se basará en el concepto del "operador de transporte multimodal" (OTM). Este concepto es menos satisfactorio desde el punto de vista jurídico y resultaría más costoso para el comercio internacional que el sistema de la comunidad de transportadores previstos por el CIM.

55. Esta Conferencia se ha reunido para realizar una tarea constructiva. Si decide incluir un artículo sobre el transporte multimodal que no abarque al CIM, pondrá en peligro la existencia de un sistema esencial de normas regionales e internacionales, sin que ello aporte ninguna ventaja.

56. EL CIM es un tratado obligatorio para las partes contratantes y si el proyecto de convenio no puede conciliarse con el CIM, no se ve cómo los Estados partes en él puedan firmar el nuevo Convenio si no es con reservas.

57. Por consiguiente, parece muy apropiado incluir en el nuevo proyecto de convenio un artículo en el que se tenga en cuenta no solamente el futuro convenio de la UNCTAD sino también la existencia del CIM y de otros tratados semejantes. El Sr. Matyassy sugiere que la Comisión adopte primero una decisión de principio respecto de la inclusión de un artículo que abarque al CIM y a convenios semejantes; si se acepta ese principio, la redacción de un texto apropiado no presentará mayores dificultades. Las propuestas que aparecen en los documentos A/CONF.89/C.2/L.11, L.19 y L.23 proporcionan una buena base para la discusión.

58. El Sr. DE BRUIJN (Países Bajos) reconoce que la existencia del CIM y del CRM plantea un problema de intereses encontrados. Si no se aprobase un artículo como el propuesto por la República Federal de Alemania y por los Países Bajos (A/CONF.89/C.2/L.11), o una disposición semejante, la ratificación del Convenio plantearía problemas a su Gobierno. Tal vez los Estados interesados podrían presentar una propuesta conjunta.

59. El Sr. ARREBOLA (Cuba) ruega se dé una respuesta a la pregunta formulada por el representante de la India relativa a las razones por las que la Secretaría ha incluido el proyecto de artículo en el texto.

60. El Sr. KRISHNAMURTHY (India) dice que, una vez que la Secretaría haya dado su respuesta, sería muy útil que la Comisión discutiese este tema detalladamente.

61. La Sra. BRUZELIUS (Noruega) no acierta a ver cómo la Secretaría pueda responder a esta pregunta; todo lo que ha hecho ha sido reproducir las propuestas presentadas por tres delegaciones en el noveno período de sesiones de la CNUDMI. A la comunidad internacional corresponde decidir si un artículo es necesario y cómo debe formularse. La oradora cree que sería conveniente un artículo que tratase no solamente del futuro convenio multimodal, sino también del conflicto entre ese convenio y los Convenios CIM y CMR, que tienen aplicación a determinados tipos de transporte marítimo de mercancías. Es preciso evitar incompatabilidades futuras

entre los convenios que puedan ser un obstáculo para que algunos Estados adquieran la calidad de partes contratantes en el convenio que está preparando la Conferencia.

62. El Sr. HANKE (República Democrática Alemana) dice que se necesita realmente una disposición del tenor del proyecto de artículo [8]. El orador no apoya en este momento ningún texto en particular; piensa que la Comisión debería proseguir sus deliberaciones con objeto de determinar si hay otras delegaciones que aprueben el principio de artículo sobre el transporte multimodal. La delegación de la República Democrática Alemana tiene un interés particular en este asunto, ya que es miembro del CIM.

*Fórmulas finales*

63. El PRESIDENTE propone que, al final del texto preparado por el Secretario General, después de las palabras "Hecho en" se llene el espacio en blanco con la palabra "Hamburgo".

64. *Así queda acordado.*

*Se levanta la sesión a las 18 horas.*

---

# 8a. sesión

**Miércoles 22 de marzo de 1978, a las 10.40 horas**

*Presidente:* Sr. D. POPOV (Bulgaria).

A/CONF.89/C.2/SR.8

**Examen del proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías, a excepción del proyecto de artículo sobre "Reservas" (*continuación*) (A/CONF.89/6 y Add.1 y 2, A/CONF.89/C.2/L.11, L.13, L.17, L.19, L.22, L.23, L.25)**

*Artículo [6]. Entrada en vigor* (continuación)

1. El PRESIDENTE dice que finalmente la Comisión tendrá que elegir entre las variantes A, B, C y D propuestas por la Secretaría para el proyecto de artículo [6] (A/CONF.89/6). Sugiere que la Comisión no examine la variante D, en la que se propone como criterio el tonelaje cargado y descargado. Semejante base sería totalmente inaceptable para muchos países en desarrollo, especialmente los Estados sin litoral, y el continuar analizándola no haría progresar los trabajos de la Comisión hacia el acuerdo.

2. El Sr. KRISHNAMURTHY (India) y la Sra. ROCA (Ecuador) estiman que todas las variantes del proyecto de artículo [6] deben seguir sometidas a la Comisión.

3. El PRESIDENTE retira su sugerencia.

*Artículo [8]. Transporte multimodal* (continuación)

4. El PRESIDENTE dice que la Comisión debe decidir si mantendrá o suprimirá el artículo [8] y, si acuerda mantenerlo, qué variante preferirá de las que ha propuesto la Secretaría.

5. El Sr. KRISHNAMURTHY (India) recuerda que en una sesión anterior pidió a la Secretaría que explicara por qué había dado para el proyecto de artículo [8] las variantes A, B y C y que la representante de Noruega hizo observar entonces que la Secretaría se había limitado a reproducir las propuestas formuladas en el noveno período de sesiones de la CNUDMI por Australia, la República Federal de Alemania y Noruega. Sería útil que los representantes de esos países hiciesen observaciones sobre dichas propuestas.

6. El Sr. BELLAMY (Australia) dice que la variante A ha dejado de ser pertinente y no es necesario seguir examinándola, en vista de que la Primera Comisión ha aprobado la enmienda al párrafo 5 del artículo 1 del proyecto de convenio.

7. La propuesta de Australia, que figura en el documento A/CONF.89/C.2/L.17, se refiere únicamente a un posible convenio multimodal y no afecta a la cuestión de los convenios sobre transporte ya existentes. Existe una diferencia fundamental entre la relación del proyecto de nuevo convenio con los convenios existentes, por una parte, y sus relaciones con posibles convenios futuros, por otra.

8. Australia estuvo representada en el Grupo de Trabajo que redactó el nuevo texto aprobado para el párrafo 5 del artículo 1 (A/CONF.89/C.1/L.121), por lo que puede considerarse que en general apoya el principio de incluir en el proyecto de convenio un artículo sobre sus relaciones con cualesquier convenios futuros. Sin embargo, su delegación tiene conciencia de los riesgos que supone tratar de predecir el futuro, y semejante artículo deberá redactarse con cuidado para evitar invadir el ámbito propio de una futura conferencia diplomática que trate de un convenio de transporte multimodal.

9. El Sr. ROTH (República Federal de Alemania) dice que su delegación no tiene ideas preconcebidas sobre la cuestión de si el proyecto de artículo debería tratar de las relaciones entre el nuevo convenio y otros convenios futuros. Es ésta una cuestión diferente de las relaciones respecto de convenios ya existentes, y la Comisión debe cuidar de distinguir entre las dos. Sería lógico examinar primero las relaciones entre el nuevo instrumento y futuros convenios.

10. La Sra. BRUZELIUS (Noruega) explica que los redactores de la variante C propuesta parecen no haber sido correctamente informados sobre el carácter de la

Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril (OCTI) y que, por consiguiente, su proyecto contiene una referencia errónea a "organismos especializados". Al proponer la variante, su delegación tenía por objeto salvaguardar la posibilidad de aplicar los convenios vigentes sobre el transporte por carretera y por ferrocarril, incluidos no sólo los concertados con los auspicios de la OCTI, sino también los convenios de transporte por carretera y por ferrocarril de Europa oriental; por esta razón, la oradora aprueba la enmienda propuesta por Suecia (A/CONF.89/C.2/L.25).

11. Considera aconsejable incluir en el proyecto de convenio una cláusula de salvaguardia relativa a futuros convenios multilaterales, a condición de que esa cláusula pueda redactarse de forma que no imposibilite la actuación de cualquier grupo que redacte el futuro convenio. De no incluirse tal cláusula, el presente Convenio habrá de ser revisado cuando quede abierto a la adhesión de los Estados el convenio que ulteriormente se prepare bajo los auspicios de la UNCTAD.

12. El Sr. DE BRUIJN (Países Bajos) apoya la opinión de que la Comisión debería examinar por separado la relación entre el convenio y otros convenios ya existentes y sus relaciones con posibles convenios futuros. Las delegaciones que han presentado propuestas pueden ahorrarle tiempo a la Comisión presentando propuestas conjuntas.

13. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) recuerda que todos los oradores que en la sesión anterior instaron a hacer uso de la palabra al representante de la OCTI eran representantes de países industrializados y poseedores de flotas mercantes. No es de extrañar que el representante de la OCTI defendiera gustosamente los intereses de los porteadores y que, teniendo presentes esos intereses, tratase de persuadir a la Comisión de que el no incluir en el proyecto de convenio un artículo relativo a futuros convenios multimodales redundaría en perjuicio de los Estados "porteadores" en general. En opinión de la delegación de Filipinas, la inclusión de tal artículo perjudicaría a un número de Estados mucho mayor, incluidos los países en desarrollo; por consiguiente, la propuesta patrocinada por su delegación (A/CONF.89/C.2/L.22) va encaminada a eliminar ese artículo en su totalidad, por las razones expuestas brevemente en la nota que la acompaña.

14. En el período de sesiones de la CNUDMI de 1976 hubo pocos debates sobre el proyecto de artículo, especialmente en lo que respecta al lugar en que debía incluirse y si era o no necesario. La aceptación del artículo propuesto en su redacción actual equivaldría a asumir una obligación con respecto a un futuro convenio cuya forma y cuyo fondo son todavía desconocidos. El representante australiano ha dicho que no ignora los riesgos que entraña todo intento de predecir el futuro, y el representante de la República Federal de Alemania ha indicado que su delegación no tiene ideas preconcebidas respecto de la cuestión de la supresión del proyecto de artículo. La posición de su propia delegación es más fundamental. Prejuzgar la aplicación de un futuro convenio independiente es improcedente y constituye una irregularidad jurídica. El orador opina que la verdadera razón en que se inspiran las propuestas de los partidarios de la inclusión del artículo – Francia, Japón, Noruega y República Federal de Alemania, entre otros países desarrollados – es que preferirían regirse por el futuro convenio multimodal como medio de reducir los efectos del Convenio de Hamburgo, que se está elaborando para suprimir las disparidades del Convenio de Bruselas de 1924. Los argumentos acerca de las dificultades que surgirían respecto de las relaciones entre el proyecto de convenio y los convenios unimodales en vigor, o los futuros convenios multimodales, no son convincentes. La inclusión del proyecto de artículo sería un error desde el punto de vista jurídico y perjudicaría a los países en desarrollo, razón por la cual el orador recomienda a la Comisión que apruebe la propuesta de que se suprima el artículo.

15. El Sr. ROTH (República Federal de Alemania), refiriéndose a la propuesta que ha formulado, pregunta si debe limitar sus observaciones a la cuestión de la relación entre el Convenio de 1978 y los futuros convenios internacionales.

16. El Sr. LAVIÑA (Filipinas), haciendo uso de la palabra acerca de una cuestión de orden, sugiere que la Comisión adopte en primer lugar una decisión sobre la propuesta encaminada a suprimir el artículo (A/CONF.89/C.2/L.22).

17. La Srta. CHIAH (Malasia), haciendo uso de la palabra acerca de una cuestión de orden, dice que la Comisión debe examinar los tres puntos siguientes: si es necesaria una disposición como la que figura en el proyecto de artículo [8]; cuál será la relación entre el Convenio de 1978 y los convenios regionales en vigor, y cuál será la relación entre el Convenio de 1978 y los futuros convenios internacionales sobre el transporte multimodal. Es preciso examinar cada una de estas tres cuestiones.

18. El Sr. RAMSEY (Estados Unidos de América) apoya sin reservas las observaciones formuladas por la representante de Malasia.

19. El Sr. GUEIROS (Brasil) señala que, si la mayoría de las delegaciones abogan por la supresión del artículo, no habrá necesidad de examinar las variantes A, B y C.

20. El Sr. SEMIKACHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) dice que la delegación soviética es partidaria de que se incluya en el convenio que se está elaborando una disposición relativa al transporte multimodal, basándose en las consideraciones siguientes: cuando el transporte marítimo es parte de un transporte multimodal, ejecutado por distintos modos de transporte, las disposiciones del presente convenio se aplicarán al tramo marítimo del transporte multimodal; la cuestión de la relación entre el Convenio de 1978 y los convenios internacionales ulteriores se decidirá en esos convenios ulteriores.

21. El Sr. DE BRUIJN (Países Bajos), refiriéndose a la observación formulada por el representante del Brasil, dice que la propuesta de supresión del artículo se refiere únicamente a los convenios futuros. La propuesta de la República Federal de Alemania y de los Países Bajos

(A/CONF.89/C.2/L.11) se refiere, por el contrario, a los convenios existentes.

22. El Sr. KHABDUJI (Zaire) dice que su delegación suscribe plenamente las observaciones formuladas por el representante de Filipinas; espera que se suprima el artículo.

23. El Sr. PERE (Francia) señala que, para poder adoptar una decisión inteligente sobre la cuestión del mantenimiento o la supresión del artículo, las delegaciones deben examinar ante todo el fondo del artículo y los problemas que podría suscitar.

24. El Sr. MUCHUI (Kenya) dice que, cuando se presentan enmiendas a una propuesta, la práctica habitual es votar en primer lugar sobre la enmienda que esté más alejada de la propuesta. Por consiguiente, la Comisión debe decidir ante todo si se ha de suprimir el artículo o no.

25. El PRESIDENTE sugiere que se eviten en la medida de lo posible las votaciones. Concederá la palabra a todas las delegaciones que lo han solicitado.

26. El Sr. GUEIROS (Brasil) dice que, según parece desprenderse de la declaración del representante de la URSS, esa delegación se manifiesta a favor de la variante A. Algunas delegaciones podrían poner en duda la necesidad del párrafo 2 de la variante A. No obstante, ese párrafo debe incluirse para evitar que pueda afirmarse que el convenio regula el transporte marítimo de mercancías entre los puertos de un mismo país. El párrafo 3 de la variante A se refiere a los convenios regionales e internacionales existentes; por convenios existentes entiende el orador los convenios que todavía no están en vigor por falta del número de ratificaciones suficiente.

27. Su delegación no puede aceptar la variante C con la enmienda de Suecia (A/CONF.89/C.2/L.25) porque, a su juicio, no hay necesidad de hacer referencia al transporte de mercancías por ferrocarril. Se podría lograr el objetivo de las delegaciones noruega y sueca agregando en la variante C, a continuación de la palabra "internacional", las palabras "o regional".

28. La variante B es inaceptable porque la adopción de sus disposiciones plantearía la controvertida cuestión del conocimiento de embarque multimodal.

29. Finalmente, dice que su delegación aceptaría la supresión del artículo si así lo desea la mayoría . Si la mayoría no apoya la supresión del artículo, el Brasil apoyaría la variante A.

30. El Sr. SEMIKACHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas), en respuesta a las observaciones del representante del Brasil y con referencia al párrafo 3 de la variante A, dice que sería sorprendente que se pretendiese prejuzgar en la presente Conferencia la solución general de un futuro convenio respecto de la cuestión de la interrelación del transporte multimodal.

*Se levanta la sesión a las 12 horas.*

# 9a. sesión

**Jueves 23 de marzo de 1978, a las 10.25 horas**

*Presidente*: Sr. D. POPOV (Bulgaria).

A/CONF.89/C.2/SR.9

**Examen del proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías, a excepción del proyecto de artículo sobre "Reservas" (*continuación*) (A/CONF.89/6 y Add.1 y 2, A/CONF.89/C.2/L.11, L.13, L.17, L.19, L.22, L.23, L.25)**

*Artículo [8]. Transporte multimodal* (continuación)

1. El PRESIDENTE invita a la Comisión a que continúe el examen del proyecto de artículo relativo al transporte multimodal. La primera cuestión que se ha de resolver es si esta disposición debe incluirse o no en el nuevo Convenio. En caso afirmativo, la Comisión habrá de decidir si esta disposición debe referirse a futuros convenios y/o a los convenios internacionales o regionales existentes.

2. El Sr. GUEIROS (Brasil) dice que, habida cuenta de que la Comisión no dispone de mucho tiempo, debe hacerse todo lo posible para evitar largos y complicados debates de procedimiento. Señalando a la atención de la Comisión el artículo 39 del reglamento hace observar que la propuesta de supresión del proyecto de artículo (A/CONF.89/C.2/L.22) es la que más se aparta, en cuanto al fondo, del texto original del proyecto de la Secretaría. Por consiguiente, la Comisión podría ahorrar tiempo centrándose en esa propuesta antes de examinar cualquiera de las otras.

3. El Sr. KRISHNAMURTHY (India) señala que las variantes A, B, y C del proyecto de la Secretaría (A/CONF.89/6) se refieren todas a convenios posibles pero todavía inexistentes. No tiene noticia de que ningún instrumento internacional existente del carácter de que se trata contenga referencia alguna a futuras posibilidades. Por el contrario, el procedimiento correcto con arreglo al derecho internacional sería incluir en cualquier convenio ulterior las referencias pertinentes al convenio de Hamburgo. Por eso los autores de la enmienda A/CONF.89/C.2/L.22, incluida su propia delegación, proponen la supresión del proyecto de artículo.

4. Es cierto que la cuestión del transporte multimodal suscita algunos problemas complejos. Hay varios Estados que son partes en los tres convenios internacionales existentes sobre diferentes modos de transporte, a saber, el Convenio CIM, el Convenio CMR y el Convenio de Varsovia de 1929. Convendría que los representantes de esos Estados hicieran observaciones acerca de cualesquiera dificultades con que pudiesen tropezar en el cumplimiento de las obligaciones contraídas en virtud de esos instrumentos si el nuevo Convenio no contiene disposición alguna acerca de la cuestión del transporte multimodal.

5. El Sr. PALMER (Reino Unido) dice que a su delegación le resulta evidente que la Comisión ha de ocuparse de dos problemas distintos aunque estrechamente relacionados, el primero de los cuales fue expuesto con toda claridad en la 7a. sesión de la Comisión por el Observador de la OCTI. Cabe subrayar que, si las cláusulas finales no contienen una disposición relativa a los instrumentos existentes, como los convenios CIM y CMR, en los que figuran disposiciones relativas al transporte marítimo complementario, muchos países, en particular de Europa, no podrán ser partes en el nuevo convenio sin incumplir sus obligaciones internacionales respecto de esos instrumentos o cesar de ser partes en ellos. Con arreglo a la definición de "contrato de transporte marítimo", adoptada en el párrafo 5 del artículo 1, titulado "Definiciones", el nuevo Convenio se referirá sin duda a todos los contratos de transporte marítimo de mercancías, incluidos aquéllos en virtud de los cuales el transporte por mar sea secundario con respecto a otro modo de transporte. No obstante, hay convenios internacionales y regionales de transporte terrestre, ratificados por gran número de Estados que, aunque regulan el transporte por modos no marítimos, incluyen también disposiciones obligatorias respecto del transporte complementario por mar. Así pues, podría surgir una situación en la que el transporte marítimos, quedara sujeto a las disposiciones de un convenio ya existente y del nuevo Convenio. Es esa una situación que muchos Estados, incluido el suyo, no pueden permitirse crear ratificando el nuevo convenio.

6. La mejor solución a ese problema, que es real, sería incluir entre las cláusulas finales un artículo que previera la no aplicación del nuevo Convenio pero restringiéndola a los casos en que otro convenio internacional relativo al transporte de mercancías por otro modo de transporte, como los convenios CIM y CMR, imponga obligatoriamente al transporte marítimo la aplicación de un régimen de responsabilidad civil. Confía en que otras delegaciones convendrán en principio en que tal disposición es aconsejable. Su delegación no se obstina en mantener la redacción de su propuesta (A/CONF.89/C.2/L.19). Si se llega a un acuerdo sobre la idea, tal vez se podría crear un pequeño grupo de trabajo que elaborara una fórmula compuesta para someterla al examen de la Comisión.

7. El Sr. HANKE (República Democrática Alemana) apoya plenamente las observaciones del orador que le ha precedido. Su país, que es parte en ambos Convenios, CIM y CMR, tendría muchas dificultades para llegar a ser parte en el nuevo Convenio, a menos que este último contuviera una cláusula en virtud de la cual los convenios existentes del tipo a que se ha referido no se viesen afectados por sus disposiciones.

8. El Sr. TERASHIMA (Japón) dice que limitará sus observaciones a la relación entre el nuevo Convenio y los convenios futuros. Su delegación se ha opuesto a que se amplíe la definición de contrato de transporte marítimo que ya ha sido adoptada como párrafo 5 del artículo 1. La finalidad de su propuesta con respecto al proyecto de artículo que se examina (A/CONF.89/C.2/L.13) es impedir que el nuevo Convenio obstaculice la preparación de un convenio futuro sobre transporte multimodal. La solución sugerida por el representante de la India, a saber, que el problema debe resolverse en ese futuro Convenio, le parece a su delegación exageradamente complicada. Dado que el presente proyecto de convenio se refiere únicamente al tramo marítimo del transporte multimodal y que el conflicto entre sus disposiciones y las del futuro Convenio sólo sería parcial, una solución más simple y más lógica sería incluir la disposición apropiada entre las cláusulas finales que ahora se examinan.

9. El Sr. JACOBAEUS (Suecia) dice que los Convenios CMR y CIM se aplican, en algunos casos concretos obligatoriamente, al caso en que el transporte de mercancías por mar se ejecuta como parte de una operación principal de transporte por carretera o ferrocarril, y que el régimen de la responsabilidad del porteador en virtud de esos Convenios es mucho más estricto que en el proyecto de convenio que examina la Conferencia. Suecia considera esencial poder seguir utilizando los Convenios CMR y CIM para su transporte internacional y, en realidad, podría tener dificultades en ser parte en el presente Convenio si no contiene una disposición relativa al transporte multimodal. Además podría elaborarse en el futuro un convenio de transporte multimodal en el sentido más estricto, y su Gobierno no desea comprometerse en relación con ese futuro convenio. Parece que la Primera Comisión ha adoptado la misma opinión al decidir por una gran mayoría que debe incluirse en las cláusulas finales del proyecto de convenio una disposición que regule su relación con los convenios sobre transporte multimodal (véanse A/CONF.89/C.1/L.121 y A/CONF.89/C.1/SR.8, párr. 31).

10. El proyecto de artículo debería contener una cláusula como la que figura en la variante C o en las enmiendas A/CONF.89/C.2/L.19, L.23 o L.25. El alcance del artículo debería limitarse a los convenios internacionales ampliamente reconocidos, como los concertados con los auspicios de las Naciones Unidas o de uno de sus organismos especializados o los convenios regionales sobre transporte de mercancías por ferrocarril. Ya se ha subrayado la importancia de los convenios de la OCTI.

11. La frase "legislación nacional que dé efecto a tal convenio", utilizada en las enmiendas A/CONF.89/C.2/L.19 y L.23, podría interpretarse erróneamente y, si se adopta una disposición de este tipo, debe quedar claro que esas palabras significan la legislación nacional promulgada en los Estados partes en un convenio con el fin de aplazar el convenio de que se trate.

12. La principal finalidad de su delegación al apoyar la variante C, modificada con arreglo a su propuesta (A/CONF. 89/C.2/L.25), es evitar todo conflicto entre el proyecto de convenio que se estudia y los convenios CMR y CIM; esa disposición evitaría también el conflicto con un posible convenio futuro sobre transporte multimodal, de conformidad con la decisión de la Primera Comisión.

13. El número de propuestas crea cierta confusión; por consiguiente, apoya la idea de establecer un pequeño grupo de trabajo no oficial que trate de hallar una fórmula única.

14. El Sr. CARRAUD (Francia) entiende que el representante de la India no se opone a una disposición que deje a salvo la aplicación de los convenios existentes, que son de vital importancia para muchos Estados, pero que ese representante duda que sea prudente incluir en el convenio que se examina un artículo con respecto a otros convenios. El orador ruega a los representantes que han adoptado esa opinión que reconsideren su posición; el hacerlo así no irá en detrimento de sus intereses políticos o económicos sino que contribuirá a lograr que el convenio sea firmado y ratificado por el mayor número posible de Estados.

15. Las variantes A, B, y C del proyecto de artículo [8] reflejan tres propuestas diferentes presentadas durante el examen del proyecto en la CNUDMI. El orador cree que lo que se necesita es una disposición en virtud de la cual, si bien ninguna de las disposiciones del Convenio se aplicará a la celebración de un convenio futuro sobre transporte multimodal, ninguna de sus disposiciones impedirá la aplicación de los convenios existentes al transporte que implique transporte por mar en combinación con otros modos de transporte. Piensa que podría establecerse un pequeño grupo de trabajo que tratara de redactar un texto en el que se tuvieran en cuenta todos los puntos de vista.

16. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) coincide con la opinión expresada por el representante de la India, pero dice que, si la mayoría de la Comisión está convencida de que se necesita un artículo relativo al transporte multimodal, la posición de su delegación es flexible y él acogería con satisfacción un debate, posiblemente en torno a las variantes del proyecto que examina la Comisión.

17. El PRESIDENTE invita a la Comisión a que declare si desea que se incluya tal artículo o no.

18. El Sr. BELLAMY (Australia) y el Sr. CANTIN (Canadá) dicen que la relación del nuevo Convenio con los convenios existentes, por una parte, y con los posibles convenios futuros, por otra, son dos problemas diferentes.

19. La Srta. CHIAH (Malasia) dice que comparte la reserva expresada por los representantes de Australia y Canadá. Acepta la idea de que el Convenio contenga una disposición acerca de su relación con los convenios existentes, pero se reserva su posición sobre la cuestión de su relación con futuros convenios.

20. El Sr. YEPEZ (Venezuela) considera que el Convenio no debe contener ninguna disposición por la que se establezca una relación con cualesquiera instrumentos existentes o futuros sobre transporte multimodal. La inclusión de un artículo que dé fuerza a convenios existentes sobre transporte multimodal no estaría en consonancia con el espíritu del párrafo del preámbulo de la resolución 31/100 de la Asamblea General, en el que se dice que el Convenio debe contribuir "al desarrollo armonioso del comercio internacional".

21. La Sra. BRUZELIUS (Noruega) señala que algunos convenios son unimodales, aunque se apliquen a breves tramos de transporte marítimo, y algunos Estados desean que se decida si el Convenio debe contener cláusulas de reserva con respecto a los convenios unimodales de ese carácter. Es un problema completamente distinto de la cuestión de si el Convenio debe contener cláusulas de reserva con respecto a los futuros convenios multimodales. Se simplificarían las cosas utilizando la expresión "convenios de transporte unimodal" para designar aquellos convenios que tienen algunas aplicaciones marítimas, en lugar de "convenios de transporte multimodal", que constituyen otra cuestión diferente.

22. El Sr. KANG (República de Corea) dice que apoya la enmienda propuesta en el documento A/CONF.89/C.2/L.22 porque confía en que todos los problemas pueden ser tratados en la Conferencia sobre un convenio de transporte multimodal que se ha de convocar en breve. No obstante, si la mayoría de las delegaciones desean que se incluya en el Convenio una disposición relativa al transporte multimodal, preferiría la variante C del proyecto de la Secretaría.

23. El Sr. AMOR (México) dice que se opondrá a cualquier propuesta de supresión del artículo sobre el transporte multimodal; el Convenio debe incluir una disposición relativa al tramo marítimo de ese transporte. Sería más sencillo pensar en dos artículos, uno relativo a los convenios internacionales existentes y el otro a los convenios futuros.

24. El Sr. HAROON (Pakistán) dice que la postura de su delegación respecto de la relación del Convenio con futuros convenios se refleja en la enmienda A/CONF.89/C.2/L.22, de la cual es patrocinador. Por lo que respecta a la relación entre el Convenio y los convenios existentes, apoya la idea de establecer un pequeño grupo de trabajo que examine los diversos argumentos.

25. La Sra. ROCA (Ecuador) conviene en que las variantes sugeridas podrían muy bien remitirse a un grupo de trabajo que examinara las diversas posibilidades y preparase un texto concertado en el que se tuvieran en cuenta los diferentes intereses.

26. El Sr. DDUMBA (Uganda) dice que su delegación puede aceptar un artículo que se refiera únicamente a la relación del Convenio con los convenios existentes.

27. El Sr. BORCIĆ (Yugoslavia) dice que la disposición pertinente, si se aprueba, debe referirse únicamente a la relación del nuevo instrumento con los convenios existentes; sería prematuro incluir un artículo relativo a los convenios futuros sobre el transporte multimodal.

28. El Sr. MARTINEZ MORCILLO (España) se pregunta si la disposición propuesta no debería refundirse con el artículo 25, titulado "Otros convenios", que está

examinando la Primera Comisión. Conviene en que sería útil establecer un grupo de trabajo para preparar un texto aceptable a todas las delegaciones.

29. El Sr. BELLAMY (Australia), apoyado por el Sr. CANTIN (Canadá), el Sr. RAMSEY (Estados Unidos de América) y el Sr. GUEIROS (Brasil), señala que aunque varias delegaciones han afirmado que el artículo propuesto es necesario para tratar de la relación del nuevo instrumento con los convenios existentes, las propuestas de esas delegaciones no se limitan a los convenios existentes. Su delegación se opondrá a toda disposición que afecte a los futuros convenios so pretexto de tratar de los convenios existentes.

30. El Sr. KRISHNAMURTHY (India) dice que su delegación puede aceptar que se establezca un grupo de trabajo para preparar un texto en el que se haga referencia únicamente a los convenios existentes, no a los convenios futuros.

31. La Sra. BRUZELIUS (Noruega), apoyada por el Sr. GUEIROS (Brasil), sugiere que la Comisión decida primero si debe existir una relación entre el nuevo Convenio y los convenios unimodales existentes que tengan alguna conexión con cuestiones marítimas; después, debe decidir si ha de haber una relación entre el nuevo Convenio y los convenios futuros relativos al transporte multimodal.

32. El PRESIDENTE, después de consultar a la Comisión, llega a la conclusión de que la mayoría de las delegaciones opinan que el nuevo Convenio no debe contener una cláusula de reserva relativa a futuros convenios de transporte multimodal.

33. *Así queda acordado.*

34. El PRESIDENTE, tras consultar a la Comisión, dice que considera que la mayoría de las delegaciones apoyan la inclusión en el nuevo Convenio de una cláusula de reserva relativa a los convenios internacionales o regionales existentes.

35. *Así queda acordado.*

36. El PRESIDENTE sugiere que la Comisión establezca un grupo de trabajo no oficial que prepare un texto aceptable para la Comisión, en su conjunto.

37. *Así queda acordado.*

38. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) sugiere que, como es usual, los diversos grupos regionales estén representados en el grupo de trabajo.

39. Después de un debate en el que toman parte el Sr. CARRAUD (Francia), el Sr. KRISHNAMURTHY (India), el Sr. PAVERA (Checoslovaquia), el Sr. KELLER (Liberia), el Sr. VINCENT (Sierra Leona), el Sr. DETHLEFSEN (Dinamarca), el Sr. ROTH (República Federal de Alemania), El Sr. FAHIM (Egipto), la Sra. ROCA (Ecuador), la Sra. BRUZELIUS (Noruega), el Sr. KHABDUJI (Zaire) y el Sr. LAVIÑA (Filipinas), el PRESIDENTE sugiere que los representantes de Cuba, Ecuador, Ghana, India, Tailandia, Francia, Países Bajos, Reino Unido, Checoslovaquia y República Democrática Alemana formen parte del grupo de trabajo no oficial y que el representante de Francia actúe como presidente de ese grupo.

40. *Así queda acordado.*

*Se levanta la sesión a las 12 horas.*

---

# 10a. sesión

**Viernes 24 de marzo de 1978, a las 11.15 horas**

*Presidente:* Sr. D. POPOV (Bulgaria).

A/CONF.89/C.2/SR.10

**Examen del proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías, a excepción del proyecto de artículo sobre "Reservas" (*continuación*) (A/CONF.89/6 y Add.1 y 2, A/CONF.89/C.2/L.27)**

*Artículo [8]. Transporte multimodal* (conclusión)

1. El PRESIDENTE señala a la atención de la Comisión el documento A/CONF.89/C.2/L.27, titulado "Relación con otros convenios de transporte", que ha sido preparado por el Grupo de Trabajo *ad hoc* establecido en la sesión precedente. Sugiere que, habida cuenta de la decisión adoptada en la sesión precedente y del texto que figura en el documento A/CONF.89/C.2/L.27, los demás textos relativos a un artículo sobre el transporte multimodal, en particular los que figuran en el proyecto de la Secretaría (A/CONF.89/6) y en los documentos A/CONF.89/C.2/L.11, L.13, L.17, L.19, L.22, L.23 y L.25, se consideren anulados o retirados.

2. *Así queda acordado.*

3. El Sr. DE BRUIJN (Países Bajos), refiriéndose al inciso *g*) del párrafo 1 del artículo 2 de la Convención de Viena sobre el derecho de los tratados, sugiere que, en el documento A/CONF.89/C.2/L.27, se sustituyan las palabras "Estados Contratantes" por las palabras "Partes Contratantes".

4. El Sr. KRISHNAMURTHY (India) apoya esa sugerencia.

5. El Sr. GUEIROS (Brasil) observa que la modificación debe introducirse en todo el texto del convenio. Sugiere que se remita la cuestión al Comité de Redacción.

6. El Sr. LAVIÑA (Filipinas), apoyado por la Sra. TYCHUS-LAWSON (Nigeria), considera que la segunda frase del texto propuesto en el documento A/CONF.89/C.2/L.27 se refiere a los futuros convenios. La Comisión decidió expresamente que el texto debía referirse únicamente a los convenios existentes. Propone, pues, que se suprima la segunda frase.

7. El Sr. BELLAMY (Australia) propone que se supriman las palabras "entrada en vigor del".

8. Refiriéndose a la segunda frase del texto, dice que no puede considerar como enmienda o revisión cualquier enmienda o revisión encaminada a ampliar el ámbito de un convenio internacional.

9. El Sr. KHABDUJI (Zaire) conviene en que deben suprimirse las palabras "entrada en vigor del". Su delegación insistirá en que se suprima la segunda frase del texto.

10. El Sr. GUEIROS (Brasil) coincide con los representantes de Filipinas y de Nigeria en cuanto a la segunda frase. No obstante, el texto constituye una mejora respecto del proyecto de la Secretaría, por cuanto hace constar claramente que los Estados Partes en el Convenio internacional relativo al transporte de mercancías por ferrocarril (Convenio CIM), el Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (Convenio CMR) y el Convenio de Varsovia no tendrán que denunciar esos convenios si ratifican el nuevo convenio.

11. El Sr. JOMARD (Iraq) no acierta a ver por qué ha de incluirse el texto en el convenio, que nada tiene que ver con el transporte multimodal. Si las disposiciones de los convenios existentes son compatibles con las del nuevo Convenio, no habrá dificultades; si no son compatibles, es indispensable que no haya nada en el nuevo Convenio que impida la aplicación de sus disposiciones.

12. El Sr. FAHIM (Egipto) pregunta si, en virtud de la disposición propuesta en el documento A/CONF.89/C.2/L.27, el tramo marítimo de una operación de transporte multimodal se regirá por las disposiciones del nuevo Convenio. Será difícil para su delegación aceptar la segunda frase del texto.

13. El Sr. HANKE (República Democrática Alemana) dice que, si llega a aprobarse una revisión del Convenio CIM por mayoría de dos tercios, todas las demás partes pasarán automáticamente a ser partes en el Convenio revisado. Por ello es indispensable para las partes en el Convenio CIM que el nuevo Convenio contenga una disposición que se ajuste a la propuesta contenida en la segunda frase del documento A/CONF.89/C.2/L.27.

14. El Sr. PALMER (Reino Unido) dice que el texto que figura en el documento A/CONF.89/C.2/L.27 ofrece una solución equitativa para los problemas con que se enfrentan los Estados europeos. Por las razones que ha expuesto el representante de la República Democrática Alemana, su delegación apoya decididamente la segunda frase del texto.

15. El Sr. KELLER (Liberia) apoya el texto propuesto en su redacción actual. En cuanto al título de la disposición propuesta, pregunta si la cuestión no debería examinarse en relación con el artículo 25, titulado "Otros convenios", que se está examinando en la Primera Comisión.

16. El Sr. TETU (Canadá) apoya la enmienda propuesta por el representante de Australia. Indica que podría aclararse el texto si se insertasen al comienzo después de la palabra "aplicación", las palabras "respecto del contrato marítimo".

17. El Sr. RAMSEY (Estados Unidos de América) no tiene objeciones contra el texto que figura en el documento A/CONF.89/C.2/L.27. A ser posible, conviene retener las palabras "Estados Contratantes", ya que son compatibles con la redacción utilizada en los demás artículos del Convenio.

18. El Sr. MATYASSY (Oficina Central de Transportes Ferroviarios Internacionales (OCTI)), haciendo uso de la palabra por invitación del Presidente, sugiere que, para superar las dificultades, se sustituyan las palabras "entrada en vigor", por la palabra "firma". La segunda frase es necesaria. El Convenio CIM será revisado en 1980 para que se ajuste al nuevo convenio. Actualmente, el Convenio CIM contiene disposiciones, incluida la disposición relativa al error de navegación, que están en consonancia con las disposiciones del Convenio de Bruselas de 1924. Si el nuevo convenio no contiene una disposición que permita enmendar el Convenio CIM, las disposiciones de este último entrarán en conflicto con las del nuevo Convenio. Finalmente, dice que el Iraq es parte en el Convenio CIM. Duda de que el Iraq quede satisfecho si se suprime la norma del Convenio CIM que prevé un solo contrato de transporte contenido en un solo documento de transporte.

19. La Sra. BRUZELIUS (Noruega), refiriéndose a las observaciones hechas por el representante del Iraq, señala que la finalidad de la cláusula objeto de examen no es atender a la posible celebración de un convenio sobre el transporte multimodal. Su finalidad es tratar de modos de transporte como el transporte por ferrocarril o por carretera que puedan comprender un tramo marítimo que, a efectos prácticos, quedaría regido por las normas aplicables al transporte por carretera o ferrocarril.

20. El Sr. YEPEZ (Venezuela) dice que el Grupo de Trabajo parece haber rebasado sus atribuciones. Considera que debe modificarse la segunda frase del texto para que refleje el consenso a que llegó la Comisión en su sesión anterior.

21. El Sr. CARRAUD (Francia) reconoce que la segunda frase no es enteramente compatible con lo que acordó la Comisión en su sesión anterior, ya que se aplica a una situación futura. El observador de la OCTI ha explicado la inclusión de dicha frase. Ahora se trata de ver cómo pueden ajustarse los Convenios CIM y CMR al nuevo Convenio.

22. El Sr. KANG (República de Corea) dice que la segunda frase se refiere decididamente a convenios futuros y, por consiguiente, debe suprimirse.

23. El Sr. MEGHJI (República Unida de Tanzanía) manifiesta que el proyecto de texto presentado a la Comisión le parece aceptable en cuanto solución de avenencia, aunque se siente inclinado a convenir en que la referencia a la fecha de entrada en vigor del nuevo

convenio es innecesaria. Más aún, no considera que el mantenimiento de la segunda frase suscite problemas capitales, puesto que las disposiciones del nuevo Convenio ciertamente serán tomadas en consideración en cualquier revisión o enmienda ulteriores de los convenios vigentes.

24. El Sr. AMOR (México) considera que la segunda frase del texto propuesto es inadecuada, habida cuenta de la decisión adoptada por la Comisión de que no se haga referencia en el proyecto de convenio a ningún instrumento jurídico futuro.

25. La Srta. DSANE (Ghana) es partidaria del texto propuesto por el Grupo de Trabajo *ad hoc*.

26. El Sr. GUEIROS (Brasil), refiriéndose a las observaciones hechas por el representante de Noruega, dice que quedaría perfectamente claro que la disposición objeto de examen no se aplica al transporte multimodal ni al transporte marítimo si se suprimiera en la primera frase la palabra "principalmente".

27. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) indica que puede evitarse una votación si se remite de nuevo el texto al Grupo de Trabajo *ad hoc* para nuevo examen, a la luz de las observaciones hechas durante el debate.

28. El PRESIDENTE dice que, habida cuenta del poquísimo tiempo de que dispone la Comisión, no será posible el procedimiento sugerido por el representante de Filipinas.

29. En su opinión, el problema que se ha suscitado en relación con el texto del Grupo de Trabajo no puede resolverse por votación sobre cada una de las enmiendas verbales sugeridas. Por consiguiente, se propone someter a votación el proyecto de disposición contenido en el documento A/CONF.89/C.2/L.27, en la inteligencia de que cualquier enmienda o corrección propuestas por las delegaciones serán examinadas una vez que la Comisión haya adoptado una decisión sobre el texto en conjunto. A este respecto, cree haber entendido que ha sido retirada la propuesta del representante de Australia. Por tanto, la única propuesta principal sobre la que debe adoptarse una decisión es la propuesta de que se suprima la segunda frase.

30. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) observa que la propuesta del representante de Australia ha sido apoyada por diversas delegaciones y, en consecuencia, debe ser sometida a votación.

31. El Sr. KHABDUJI (Zaire), refiriéndose al artículo 39 del reglamento, dice que la propuesta de que se suprima la segunda frase es la que más se aparta del texto propuesto por el Grupo de Trabajo *ad hoc* y, por consiguiente, debe ponerse a votación en primer lugar.

32. La Sra. TYCHUS-LAWSON (Nigeria) observa que, si en la primera votación se manifiesta una mayoría a favor del texto en su redacción actual, no tendrá sentido votar después sobre la supresión de la segunda frase.

33. El PRESIDENTE pone a votación el proyecto de disposición propuesto por el Grupo de Trabajo *ad hoc* (A/CONF.89/C.2/L.27).

34. *Por 31 votos contra 11 y 11 abstenciones, queda aprobado el proyecto de disposición.*

35. El PRESIDENTE invita a la Comisión a que examine las propuestas encaminadas a suprimir, respectivamente, las palabras "de entrada en vigor" en la primera frase y la totalidad de la segunda frase.

36. El Sr. HANKE (República Democrática Alemana) dice que, como el texto ha sido aprobado por 31 votos, no ve cómo puede enmendarse; debe ser remitido al Comité de Redacción.

37. El Sr. AMOR (México) no ha entendido el alcance de la petición del Presidente de que la Comisión vote sobre el texto actual. ¿Significa esto en su presente redacción o en su contexto con referencia a otros convenios de transporte?

38. Conviene en que las palabras "que esté vigente en la fecha de entrada en vigor del presente Convenio" no indican claramente que se alude a los convenios vigentes en el momento de la firma del proyecto de convenio. La última frase de la disposición propuesta se refiere a ulteriores revisiones o enmiendas de los convenios ya vigentes; ello implica que el presente convenio podría ser afectado por ulteriores revisiones de otros convenios y que podría de ese modo quedar debilitado.

39. El Sr. KRISHNAMURTHY (India) dice que el objeto del texto contenido en el documento A/CONF.89/C.2/L.27 es simplemente poner en claro que nada de lo dispuesto en el presente Convenio en relación con el transporte marítimo impedirá que los Estados cumplan las obligaciones que hayan contraído en virtud de convenios relativos o otros modos de transporte en los que ya sean partes. La última frase del texto significa meramente que si esos otros convenios, que no se refieren al transporte marítimo, sino a otros modos de transportes, son enmendados ulteriormente, los Estados partes en ellos no tendrán más opción que la de aplicarlos en su forma enmendada. No se trata de una referencia al futuro convenio multimodal.

40. El Sr. HEINZ (República Federal de Alemania) propone que, con arreglo al artículo 31 del reglamento, la Comisión reconsidere su decisión de aprobar el documento A/CONF.89/C.2/L.27. La Comisión deberá entonces votar de nuevo sobre ese documento de conformidad con el artículo 39 del reglamento; a continuación deberá votar sobre la supresión de la última frase de ese documento; después, sobre la supresión de las palabras "que esté vigente en la fecha de entrada en vigor del presente Convenio y"; y, por último, sobre el texto en conjunto, en su forma enmendada.

41. La Sra. TYCHUS-LAWSON (Nigeria) dice que, para indicar más claramente sobre qué votará la Comisión, deben modificarse las palabras "en la fecha de entrada en vigor del" para que digan "en la fecha en que quede abierto a la firma el".

42. El Sr. CARRAUD (Francia) dice que en el Grupo de Trabajo *ad hoc* que ha redactado la propuesta en estudio algunas delegaciones – las de Francia, los Países Bajos, el Reino Unido y la República Democrática Alemana – estimaron que el Convenio debía contener tal cláusula y, en consecuencia, los demás miembros del Grupo de Trabajo apoyaron a esas delegaciones en una propuesta de transacción. Para que no se sospeche que las

palabras relativas a la entrada en vigor y la última frase vayan a originar sorpresas en una fecha posterior, propone que se suprima la segunda frase del documento, así como las palabras "que esté vigente en la fecha de entrada en vigor del presente Convenio y".

43. La Sra. BRUZELIUS (Noruega) sugiere que la Comisión pase inmediatamente a votar sobre la supresión de la última frase de la propuesta.

44. El PRESIDENTE invita a la Comisión a que vote sobre la propuesta de suprimir la última frase del documento A/CONF.89/C.2/27.

45. *Hay 22 votos a favor, 22 en contra y 10 abstenciones.*

46. *La propuesta no queda aprobada.*

47. El Sr. BELLAMY (Australia) dice que, antes de que la Comisión vote por segunda vez, desea aclarar la situación con respecto a los convenios que están ya vigentes. Se ha tenido el propósito de elaborar una cláusula relativa a convenios vigentes en una fecha determinada, de hecho la fecha de celebración del convenio, al final de la Conferencia. Esta cláusula, en su redacción actual, al referirse a "la fecha de entrada en vigor del presente Convenio", puede referirse a una fecha futura muy alejada, es decir, al momento en que se hayan obtenido suficientes ratificaciones, y es posible que para entonces hayan entrado en vigor algunos otros convenios internacionales. Por ello, ha propuesto que se supriman simplemente las palabras "de entrada en vigor". Las palabras "que esté vigente" constituyen un factor de limitación fundamental y, si se suprimen, podría alegarse que los convenios que no están actualmente en vigor habrán de prevalecer también sobre las disposiciones del presente convenio.

48. El PRESIDENTE somete a votación la propuesta de suprimir las palabras "de entrada en vigor", en el documento A/CONF.89/C.2/L.27.

49. *Por 21 votos contra 18 y 15 abstenciones, queda aprobada la propuesta.*

50. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) dice que ha votado a favor de la supresión de la segunda frase y se ha abstenido en la segunda votación porque, en su opinión, esta cuestión se ha zanjado sin tener en cuenta el reglamento, en especial los artículos 34, 37 y 39. Su delegación se ha visto privada de la oportunidad de expresar sus opiniones y de participar eficazmente en la labor de la Comisión.

51. El Sr. MAFALDIOP (Senegal) dice que se ha visto obligado a abstenerse en la votación, porque no se le ha podido aclarar si el texto sobre el que se iba a votar incluía, o no, las enmiendas. Lamenta que no se haya mantenido la propuesta del representante de Francia, que habría evitado una doble votación. Con respecto a la última frase, dice que su Gobierno tal vez experimente dificultades constitucionales en la ratificación si se mantiene esa frase, y por esta razón ha votado a favor de su supresión, pero se ha visto privado de la oportunidad de explicar su voto.

52. El Sr. KHABDUJI (Zaire) dice que la votación se ha realizado en la confusión más absoluta. Había tratado de plantear una cuestión de orden para pedir que se le aclarara el objeto de la votación, pero se le negó el uso de la palabra. Ha votado a favor de la supresión de la segunda frase del texto propuesto porque considera, al igual que el representante de Francia, que fue Presidente del Grupo de Trabajo *ad hoc*, que el Grupo ha rebasado su mandato. La propuesta del representante de Francia podría haber recibido apoyo unánime si se hubiese sometido a votación. Espera que en el futuro se respete el reglamento de la Conferencia.

53. La Sra. ROCA (Ecuador) dice que su delegación ha participado en el Grupo de Trabajo *ad hoc* y ha aceptado, movida por un ánimo de transacción, un texto que no es completamente satisfactorio. Se ha abstenido en la primera votación porque considera que se ha infringido el reglamento y porque algunos elementos del texto sometido a votación le han causado cierta confusión. Se ha visto privada de la oportunidad de explicar su posición. En la segunda votación, ha votado a favor de la supresión de unas palabras que, a su entender, contrarrestan el efecto del texto en su totalidad.

*Se levanta la sesión a las 12.50 horas.*

# 11a. sesión

**Viernes 24 de marzo de 1978, a las 17.50 horas**

*Presidente:* Sr. D. POPOV (Bulgaria).

A/CONF.89/C.2/SR.11

**Examen del proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías, a excepción del proyecto de artículo sobre "Reservas" (*conclusión*) (A/CONF.89/6 y Add.1 y 2, A/CONF.89/C.2/L.2, L.6, L.12, L.14, L.15, L.16, L.18, L.24, L.26)**

*Artículo [6]. Entrada en vigor* (conclusión*)

1. El PRESIDENTE invita a los miembros de la Comisión a reanudar el examen del proyecto de artículo [6] y a pronunciarse sobre las variantes A, B, C y D propuestas para el texto de esta disposición en el documento A/CONF.89/6.

2. El Sr. PAVERA (Checoslovaquia) declara que su delegación es partidaria de la variante A, que se basa en el criterio único del número de Estados que hayan depositado su instrumento de ratificación. El criterio del tonelaje de la flota mercante de los Estados contratantes no es aceptable, porque la entrada en vigor del futuro convenio interesa también a los Estados que no tienen flota mercante y a aquellos cuya flota mercante tiene un tonelaje reducido. Por otra parte, según estudios de la UNCTAD, cerca del 30% del tonelaje de la flota mercante mundial es objeto de la práctica de los pabellones de conveniencia, de manera que los Estados que se prestan a esta práctica podrían influir considerablemente en la entrada en vigor del Convenio, en un sentido o en otro. Como señaló el Presidente en la sesión anterior, podría utilizarse como criterio el volumen del comercio marítimo, pero las estadísticas en este campo son desgraciadamente insuficientes en lo referente a los países sin litoral.

3. Por ello, la delegación checoslovaca sólo puede apoyar el criterio del número de Estados, que debería ser superior a 20 pero inferior a 30.

4. El Sr. FAHIM (Egipto) recuerda que la cuestión que se examina se discutió largamente durante la 4a. sesión de la Comisión y que se destacó una mayoría partidaria de la variante A. Para ganar tiempo, sugiere que el debate se limite a discutir la cuestión del número de Estados.

5. El Sr. PALMER (Reino Unido) señala que la cuestión de la entrada en vigor del Convenio no es en absoluto teórica sino que presenta una gran importancia, tanto desde el punto de vista mercantil como desde el punto de vista jurídico. Al igual que otras delegaciones, la delegación británica considera que el Convenio sólo debería entrar en vigor en el momento en que sustituyera efectivamente, en una amplia medida, a las normas internacionales anteriormente aplicables. Destaca el riesgo de que se apliquen simultáneamente cuatro regímenes jurídicos, lo cual ocasionaría, sin duda, conflictos de leyes. El representante del Reino Unido examinará todas las sugerencias que, como la propuesta japonesa (A/CONF.89/C.2/L.12), permitan evitar ese riesgo. El criterio del número de Estados no es suficiente por sí solo. Además, ese número debería ser de 30, por lo menos, como se prevé en el Convenio de Varsovia. Dado que algunos Estados tendrán que denunciar otros instrumentos internacionales antes de pasar a ser partes en el convenio, sería preciso también que éste no entrase en vigor antes transcurrido un plazo de un año, como mínimo, después del depósito del último instrumento de ratificación necesario para su entrada en vigor.

6. El Sr. PERE (Francia) recuerda que su delegación propuso los criterios del tonelaje y del número de Estados porque ésa es la solución adoptada en otros convenios, como el Convenio de Londres de 1954 sobre la contaminación por hidrocarburos, en el que los dos criterios utilizados fueron respectivamente 500.000 toneladas y 10 Estados. Habida cuenta del desarrollo de la comunidad internacional y de la flota mercante mundial, la delegación francesa consideró que presentaba una propuesta razonable al elevar estas cifras a 1 millón de toneladas y 15 Estados. No obstante, después de sostener conversaciones con delegaciones de países en desarrollo, la delegación francesa ha comprendido que muchos de ellos tienen interés en que el futuro convenio pueda concertarse y entre en vigor, aunque no dispongan de una flota mercante considerable. Deseosa de que progresen los trabajos de la Comisión, la delegación francesa retira su propuesta (A/CONF.89/C.2/L.16); se sumará a una propuesta basada únicamente en el criterio del número de Estados, pero considera que ese número debería situarse entre los 20 y los 30.

7. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) hace observar que la gran mayoría de las delegaciones se han pronunciado en favor del criterio único del número de Estados. A juicio de la delegación filipina, las otras variantes propuestas por la CNUDMI podrían resultar discriminatorias. La Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, firmada en Ginebra en 1974, cuya entrada en vigor depende del doble criterio del número de Estados y del tonelaje, es un ejemplo que conviene tener en cuenta.

8. La Sra. BRUZELIUS (Noruega), que hace uso de la palabra en relación con una cuestión de orden, insiste en que ha aparecido ya una mayoría partidaria de una de las variantes propuestas. El presente debate, que debería ser lo más breve posible, debería referirse únicamente al número de Estados.

* Reanudación de los trabajos de la 8a. sesión.

9. El PRESIDENTE comprueba que, efectivamente, la gran mayoría de las delegaciones es partidaria de la variante A, que se basa en el criterio único del número de Estados. Invita a los miembros de la Comisión a que indiquen el número que prefieren.

10. El Sr. TETU (Canadá) dice que su delegación hubiera preferido la variante D, pero que se suma a la mayoría. No obstante, el número de Estados debería estar más cerca de los 30 que de los 20.

11. El Sr. KRISHNAMURTHY (India) recuerda que la gran mayoría de las delegaciones se pronunciaron en favor del proyecto del que es autora su delegación, junto con las delegaciones de Bangladesh y Uganda (A/CONF.89/C.2/L.15). Posteriormente, esa propuesta fue recogida por la delegación australiana, que introdujo en ella algunas modificaciones de menor importancia (A/CONF.89/C.2/L.18). Por otra parte, en su 7a. sesión, la Comisión apoyó la variante Y propuesta en el documento A/CONF.89/6 y la remitió al Comité de Redacción. Como la inmensa mayoría de las delegaciones se ha pronunciado en favor de la propuesta que figura en el documento A/CONF.89/C.2/L.15, el representante de la India propone que se tome una decisión sobre esta propuesta.

12. La Sra. BRUZELIUS (Noruega) precisa que su delegación ha apoyado la propuesta A/CONF.89/C.2/L.15, pero con algunas reservas. Ha sugerido que el Convenio entre en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado a partir de la fecha del depósito del vigésimo instrumento de ratificación.

13. La Sra. SAMPIETRO (Argentina) indica que su delegación hubiera preferido otra variante distinta de la variante A. Considera además, como la delegación canadiense, que la cifra de 20 Estados es insuficiente.

14. El Sr. DETHIER (Bélgica) declara que su delegación se inclina ante la mayoría, pero que hubiera preferido la variante C y que, a su juicio, el número de Estados debería ser de 30, por lo menos.

15. El Sr. KRISHNAMURTHY (India) indica que, después de haberse consultado, la delegación de Uganda y su propia delegación aceptan las modificaciones que figuran en la propuesta australiana (A/CONF.89/C.2/L.18).

16. El Sr. DE BRUIJN (Países Bajos), el Sr. TERASHIMA (Japón), el Sr. HANKE (República Democrática Alemana), el Sr. PALMER (Reino Unido) y el Sr. KELLER (Liberia) se pronuncian en favor de la cifra de 30 Estados.

17. El Sra. TYCHUS-LAWSON (Nigeria), el Sr. BELLAMY (Australia), el Sr. LUKABU-K'HABDUJI (Zaire), el Sr. MUSSO (Perú), el Sr. ARREBOLA (Cuba), el Sr. DETHLEFSEN (Dinamarca) y el Sr. RAMSEY (Estados Unidos de América) podrían aceptar la cifra de 25 Estados.

18. El Sr. MUCHUI (Kenya), el Sr. Haroon (Pakistán), el Sr. DDUMBA (Uganda), el Sr. KANG (República de Corea), el Sr. LAVIÑA (Filipinas), el Sr. VINCENT (Sierra Leona), el Sr. FARES (Yemen Democrático), el Sr. MAFALLDIOP (Senegal), el Sr. YEPEZ (Venezuela), la Sra. DSANE (Ghana), el Sr. HEINZ (República Federal de Alemania), el Sr. NARVAEZ (Ecuador), el Sr. WANSEK (República Unida del Camerún), el Sr. GUEIROS (Brasil) y el Sr. KANYENYE (República Unida de Tanzanía) optan por los 20 Estados.

19. El Sr. JOMARD (Iraq) preferiría que el número fuera de 15 Estados.

20. Para el Sr. SEMIKACHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) resultaría aceptable un número entre 15 y 30.

21. El PRESIDENTE indica que los principales números propuestos son 20, 25 y 30, y propone que se sometan a votación por ese orden.

22. La Sra. BRUZELIUS (Noruega) pregunta si una delegación podrá participar en más de una votación.

23. El Sr. KRISHNAMURTHY (India), apoyado por el Sr. LAVIÑA (Filipinas), declara que, si la Comisión se pronuncia sobre la cifra de 20 Estados, no necesitará pronunciarse acerca de las otras dos.

24. El Sr. PERE (Francia) dice que, dado que la India y Uganda acepta la propuesta australiana que prevé un plazo de un año, la delegación francesa apoya esa cifra de 20 Estados. Al decidir acerca de la propuesta australiana, la Comisión podría resolver la doble cuestión del plazo y del número de Estados mediante una sola votación.

25. El Sr. HEINZ (República Federal de Alemania) estima que habría que observar el artículo 39 del reglamento y votar primero sobre la enmienda que más se aparta de la propuesta de base (A/CONF.89/C.2/L.15), es decir la que propone la cifra de 30 instrumentos de ratificación para la entrada en vigor del convenio; a continuación, sobre la que se refiere a 25 instrumentos y finalmente sobre la que prevé 20 instrumentos.

26. La Sra. BRUZELIUS (Noruega) hace observar que se ha puesto de manifiesto una mayoría neta en favor del plazo de un año previsto en la propuesta de Australia y que sólo hay discrepancias respecto del número de ratificaciones necesarias.

27. El Sr. JOMARD (Iraq) no está de acuerdo con este punto de vista. Señala que la propuesta de Australia es resultado de una transacción, ya que el plazo de un año a condición de que se fijase en 20 el número de instrumentos de ratificatión.

28. El Sr. HANKE (República Democrática Alemana) propone que la Comisión se pronuncie en primer lugar sobre la propuesta de Australia y a continuación sobre el procedimiento propuesto por el representante de la República Federal de Alemania.

29. El PRESIDENTE somete a votación la propuesta de Australia.

30. *El resultado de la votación es el siguiente: 49 votos a favor, 2 en contra y 2 abstenciones.*

31. El Sr. HANKE (República Democrática Alemana), que hace uso de la palabra en relación con una cuestión de orden, señala que, habida cuenta de las observaciones formuladas en la sesión anterior, había entendido que la votación se refería únicamente al plazo de un año previsto en la propuesta australiana y no al número de ratificaciones.

32. El Sr. DE BRUIJN (Países Bajos), el Sr. PALMER (Reino Unido) y el Sr. TERASHIMA (Japón) apoyan al representante de la República Democrática Alemana.

33. El Sr. KRISHNAMURTHY (India), que toma igualmente la palabra en relación con una cuestión de orden, considera que la situación está clara: una mayoría de Estados ha aprobado la totalidad de la propuesta australiana y, por consiguiente, el número de 20 ratificaciones que en ella se prevé. No hay pues razón para reanudar el debate.

34. El Sr. GUEIROS (Brasil) señala que, con arreglo al reglamento, las propuestas sólo pueden dividirse si su autor pide que se sometan a votación por separado. En el presente caso, la votación que acaba de tener lugar arroja una mayoría considerable que se ha pronunciado simultáneamente en favor del plazo de un año y de la cifra de 20 instrumentos.

35. El Sr. HEINZ (República Federal de Alemania) recuerda que, antes de la votación, el Presidente expresó el parecer de que no existía desacuerdo sobre el plazo de un año y de que convenía votar en primer lugar sobre ese punto. Como no se manifestó ninguna oposición, se puede considerar que el voto se refería exclusivamente a esta propuesta. Por lo demás, confirma esa hipótesis el hecho de que hayan votado a favor de la propuesta 49 delegaciones, ya que jamás se hubiera podido alcanzar esa cifra si se tratara del número de ratificaciones. La Comisión debe votar ahora sobre ese segundo punto y, a continuación, sobre la totalidad de la propuesta de Australia.

36. El PRESIDENTE precisa que ha invitado a la Comisión a votar sobre la enmienda contenida en la propuesta australiana que consiste en modificar los plazos previstos en los párrafos 1 y 2 de la propuesta inicial. No pidió a la Comisión que se pronunciara sobre la totalidad de la propuesta.

37. El Sr. BELLAMY (Australia) explica que su delegación creyó votar a favor de la totalidad del texto de su propuesta. Dado el error de interpretación ocasionado por la votación, convendría proceder a una nueva votación según el procedimiento sugerido por el representante de la República Federal de Alemania.

38. El Sr. FAHIM (Egipto) apoya esta propuesta.

39. El Sr. RAMSEY (Estados Unidos de América), recordando que el artículo 28 del reglamento permite que el Presidente autorice el examen de enmiendas orales, propone que la Comisión proceda a votar sobre la moción de división de la propuesta, después sobre la enmienda oral en el sentido de que las ratificaciones sean 30 en vez de 20, y después sobre la enmienda en que se propone la cifra de 25 ratificaciones. Finalmente, el Presidente podría pedir a la Comisión que se pronunciase sobre la cifra propuesta en la enmienda australiana.

40. El Sr. SEMIKACHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas), apoyado por el Sr. JACOBEUS (Suecia) y por el Sr. HEINZ (República Federal de Alemania), propone que se siga el procedimiento indicado en el artículo 37 del reglamento, relativo a la división de las propuestas. La Comisión procedería primeramente a votar sobre la propuesta A/CONF.89/C.2/L.18 en conjunto, salvo en lo que se refiere al número de instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, y después votaría sobre este número.

41. *Queda aceptada la propuesta del representante de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.*

42. El PRESIDENTE invita a la Comisión a votar sobre la propuesta A/CONF.89/C.2/L.18, haciendo abstracción del número de instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión que en ella figura.

43. *Hay 50 votos a favor de la propuesta.*

44. El PRESIDENTE somete a votación por separado la cifra de 30 instrumentos de ratificación.

45. *Por 38 votos contra 14 y 2 abstenciones, queda rechazada la cifra de 30 instrumentos.*

46. El PRESIDENTE somete a votación la cifra de 25 instrumentos de ratificación.

47. *Por 27 votos contra 13 y 11 abstenciones, queda rechazada la cifra de 25 instrumentos.*

48. El PRESIDENTE somete a votación la cifra de 20 instrumentos de ratificación.

49. *Por 40 votos contra 5 y 7 abstenciones, queda aprobada la cifra de 20 instrumentos*

50. El Sr. NARVAEZ (Ecuador) desea que conste en el acta de la sesión su total desaprobación del procedimiento de votación utilizado.

*Artículo [ ]. Revisión y enmiendas*

51. El PRESIDENTE invita a los miembros de la Comisión a examinar las respectivas propuestas de la República Democrática Alemana y Noruega, referentes a la revisión o enmiendas del Convenio.

52. El Sr. HANKE (República Democrática Alemana), que presenta la enmienda A/CONF.89/C.2/L.6, explica que la delegación de la República Democrática Alemana ha considerado necesario introducir un nuevo artículo sobre la revisión del convenio y las enmiendas al mismo. Las disposiciones de los párrafos 1 y 2 responden a dos consideraciones: primero, que el Convenio sólo pueda ser revisado o enmendado por una proporción sustancial de Estados que ya sean partes en el mismo; segundo, seguir el mismo procedimiento que se ha adoptado para el Convenio CIM de 1962, es decir, que toda revisión o toda enmienda del Convenio entrará en vigor una vez que los dos tercios de los Estados partes en dicho Convenio hayan ratificado el nuevo instrumento o se hayan adherido al mismo.

53. La Sra. BRUZELIUS (Noruega), presentando la enmienda A/CONF.89/C.2/L.26, explica que la delegación noruega ha considerado conveniente introducir en el proyecto de convenio una cláusula relacionada con la revisión y las enmiendas.

54. Comentando cada uno de los párrafos de la propuesta noruega, la oradora explica que el primer párrafo sigue el modelo de las cláusulas de introducción de otros convenios, y se explica por sí mismo. En el segundo párrafo se dispone que la conferencia se convocará a instancia de un número suficientemente grande de Partes contratantes. El tercer párrafo se refiere a la decisión de

enmendar el Convenio, y en él se establece un procedimiento que se ajusta al reglamento de la mayoría de las conferencias, es decir, que la decisión deberá ser adoptada por una mayoría de dos tercios de los Estados Contratantes presentes y votantes en la conferencia.

55. Los párrafos 4 y 5, que la delegación de Noruega considera vinculados, reproducen sustancialmente la propuesta de la República Democrática Alemana. En el párrafo 4 se prevé que les enmiendas deben ser ratificadas por un número suficiente de Estados Contratantes, y en el párrafo 5 se regula la situación respecto de los Estados que no las hayan ratificado. Si uno de los dos párrafos no es aceptado por la Comisión, su supresión debe acarrear automáticamente la supresión del otro.

56. Finalmente, la delegación de Noruega atribuye particular importancia al párrafo 6 de su propuesta, en el que se prevé el cierre del Convenio desde el momento en que entre en vigor una enmienda. Efectivamente, el hecho de que los tratados queden abiertos a la ratificación de los Estados de manera permanente, aunque disminuya el número de partes, ha originado múltiples dificultades. Este es el caso de las Reglas de La Haya y del Protocolo de Bruselas, aun cuando deba reemplazarlos el presente Convenio, ya que nada hay en las disposiciones de esos dos instrumentos que impida que se adhieran a ellos los Estados que así lo deseen. Esta consideración indujo a insertar en el Convenio de Londres de 1976 sobre los límites de la responsabilidad por reclamaciones marítimas una cláusula en la que se dispone que, una vez entrado en vigor el Protocolo, el Convenio no podrá ratificarse ya sino en su forma enmendada. Tal cláusula es muy útil para mantener las relaciones al mismo nivel, y cuando no se incluye se puede crear una confusión, como actualmente ocurre en el transporte aéreo, que se rige a la vez por el Convenio de Varsovia, el Protocolo de La Haya referente al Convenio de Varsovia, el Protocolo hecho en Guatemala y el Protocolo de Montreal No. 4, sin que ninguno de estos instrumentos esté cerrado a la firma de los Estados.

57. Por otra parte, si se desea introducir una cláusula como la que figura en el párrafo 6 de la propuesta de Noruega, conviene hacerlo en el presente proyecto de convenio, habida cuenta de que, si ulteriormente se aprueba un protocolo para su modificación, las nuevas disposiciones sólo obligarán a los países que pasen a ser partes de tal protocolo, y el antiguo texto permanecerá abierto a la ratificación de los demás Estados.

58. El Sr. HANKE (República Democrática Alemana) dice que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas por la representante de Noruega acerca de los párrafos 4 y 5 de la propuesta de su país, la delegación de la República Democrática Alemana retira su enmienda (A/CONF.89/C.2/L.6).

59. El Sr. SEMIKACHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) dice que su delegación puede apoyar la propuesta de Noruega, a condición de que se supriman los párrafos 3, 4, 5 y 6. Efectivamente, estima que la futura conferencia que se convoque en virtud del párrafo 2 es la llamada a decidir por sí misma sobre el procedimiento que deba seguirse para el examen de las enmiendas y sobre los medios de evitar el conflicto entre las disposiciones de los diversos convenios.

60. El PRESIDENTE hace observar que hay otras dos propuestas que guardan relación con las precedentes, a saber el documento A/CONF.89/C.2/L.14, presentado por la República Unida de Tanzanía y el documento A/CONF.89/C.2/L.24, presentado por Francia.

61. El Sr. MEGHJI (República Unida de Tanzanía) subraya que la propuesta A/CONF.89/C.2/L.14 se limita a insistir en la necesidad de añadir un nuevo artículo en el que se prevea la convocatoria de una conferencia de revisión, sin especificar las condiciones de funcionamiento de esta conferencia. La delegación tanzaniana se inclina por la propuesta de Noruega; sin embargo, desearía que la conferencia se reuniese obligatoriamente una vez transcurrido un período determinado, que podría ser de tres años, y que la posibilidad de enmendar el Convenio no dependiese de una decisión adoptada por mayoría de dos tercios. Si se tienen en cuenta esas observaciones, la República Unida de Tanzanía puede retirar su propuesta.

62. El Sr. PERE (Francia) dice que la delegación francesa prefiere la solución propuesta por el representante de la Unión Soviética, es decir, que se aprueben los dos primeros párrafos de la propuesta noruega, con exclusión de los restantes. Efectivamente, conviene hacer notar los peligros que pueden entrañar las cuatro últimas disposiciones, particularmente el párrafo 5. El hecho de que los dos tercios de los Estados votaran en favor de la enmienda del Convenio significaría que los del tercio restante no podrían hacer otra cosa que excluirse ellos mismos de los beneficios del Convenio. Teniendo en cuenta la cláusula de denuncia automática que figura en el Convenio de Bruselas de 1924, acerca de la cual ya expresó su preocupación la delegación francesa, esos Estados correrían el riesgo de quedar en el vacío jurídico más absoluto, pues no podrían acogerse a las disposiciones del presente Convenio ni tendrían la posibilidad de reintegrarse al régimen del Convenio de 1924. Así, aparte de la importancia que tiene el preservar la soberanía de los Estados, existen poderosos argumentos en el terreno de la práctica que aconsejan el abandono de tales disposiciones.

63. El Sr. DE BRUIJN (Países Bajos) apoya la propuesta de Noruega, a excepción del párrafo 1, que conferiría al depositario la facultad de convocar una conferencia – cuando esta facultad sólo corresponde a los Estados contratantes –, y a excepción también del párrafo 5, que excluiría de los beneficios del Convenio a un número demasiado grande de Estados, como ha hecho observar el representante de Francia.

64. El Sr. NSAPOU (Zaire) apoya los párrafos 1 y 2 de la propuesta noruega. En cambio no puede apoyar el párrafo 3, pues opina que sería preferible dejar que la futura conferencia estableciera sus propias normas. Le parece posible llegar a un texto aceptable en lo referente al párrafo 4. Por el contrario, el párrafo 5 le parece inaceptable, ya que, como ha señalado el representante de Francia, dicho párrafo excluiría a una proporción importante de los Estados Partes en el Convenio. El párrafo 6 podría evitar que se aplicasen diversos regímenes al

mismo convenio. Pide, pues, que la propuesta noruega se examine más a fondo.

65. En cuanto a la propuesta de Francia (A/CONF.89/C.2/L.24), debería ser examinada por la Primera Comisión.

66. El Sr. TERASHIMA (Japón) opina, como el representante de la Unión Soviética, que sólo deben retenerse los párrafos 1 y 2 de la propuesta noruega. No puede aceptar los párrafos 3 y 4, pues estima que incumbe a la futura conferencia establecer sus propias normas. Se opone firmemente al párrafo 5, por las razones señaladas por el representante de Francia. La fórmula propuesta en el párrafo 6 le parece igualmente inaceptable en un convenio de este tipo. Hace observar a este respecto que el Convenio de Londres de 1976 sobre los límites de la responsabilidad por reclamaciones marítimas que ha citado la representante de Noruega contiene una fórmula un tanto diferente. Efectivamente, en el párrafo 3 del artículo 20 de dicho Convenio se dice que se considerará que todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión que se haya depositado después de la fecha de la entrada en vigor de una enmienda al Convenio se aplicará al texto enmendado del Convenio, a menos que en el instrumento se disponga otra cosa al respecto.

67. El Sr. GUEIROS (Brasil) apoya el texto de Noruega, pero propone que se suprima el párrafo 1, puesto que son los Estados Contratantes y no el depositario quienes deben convocar la conferencia. El argumento aducido por el representante de Francia respecto del párrafo 5 no le parece convincente, ya que, como el Convenio sólo puede ser enmendado por una mayoría de dos tercios de los Estados Contratantes, los Estados que no hayan ratificado la enmienda sólo representarán una minoría insignificante. El representante del Brasil estima que, dados los rápidos progresos de la técnica y la evolución constante del comercio internacional, es indispensable poder modificar el Convenio. Por consiguiente, es partidario de una cierta flexibilidad.

68. El Sr. SEMIKACHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) señala que el párrafo 1 de la propuesta noruega dice solamente que "el depositario podrá convocar una conferencia".

69. El Sr. GUEIROS (Brasil) dice que, incluso en ese caso, el párrafo 1 otorga al Secretario General de las Naciones Unidas la iniciativa de convocar una conferencia, lo que es incompatible con la disposición del párrafo 2, según la cual la conferencia sólo podrá ser convocada "a petición de una tercera parte por lo menos de los Estados Contratantes".

70. La Sra. BRUZELIUS (Noruega) conviene en retirar los párrafos 3, 4 y 5 de su propuesta, en vista de la oposición que suscitan.

71. El Sr. HANKE (República Democrática Alemana) dice que, no obstante, no presentará de nuevo su propuesta (A/CONF.89/C.2/L.6), la cual no tendría mayores posibilidades de ser aceptada.

72. El Sr. BELLAMY (Australia) considera que la propuesta de Francia (A/CONF.89/C.2/L.24) tiene grandes ventajas y estima que sería relativamente fácil revisar los importes de la limitación de la responsabilidad. Con todo, las enmiendas de fondo exigen, a su juicio, un procedimiento más detallado y quizá más difícil de establecer.

73. En lo que se refiere a la propuesta de Noruega (A/CONF.89/C.2/L.26), el representante de Australia considera, como el representante del Brasil, que habría que suprimir el párrafo 1, que confiere al depositario facultades para convocar una conferencia a su voluntad. Se opone asimismo al párrafo 6 porque, con la supresión de los párrafos 3 y 4, no habría ya ninguna garantía de que la enmienda fuese aprobada por una mayoría importante de los Estados Contratantes. Así, si se aplica la disposición del párrafo 6 a las Reglas de La Haya, se puede comprobar que el Protocolo de 1968 por el que se modifica el Convenio de Bruselas de 1924, que ha sido ratificado por 10 Estados, entrañaría la liquidación de dicho Convenio, lo que hay que evitar por todos los medios en el caso del presente Convenio. Por otra parte, en su redacción actual, el párrafo 6 puede inducir a pensar que el Convenio enmendado se aplicaría retroactivamente a los instrumentos depositados antes de la entrada en vigor de la enmienda, lo que hay que evitar igualmente.

74. El Sr. YEPEZ (Venezuela) suscribe, en principio, la propuesta de Noruega, pues le parece útil convocar una conferencia para enmendar el Convenio, pero, opina, como el Brasil, que hay que suprimir el párrafo 1, pues no es al depositario, sino a los Estados Contratantes, a quienes corresponde convocar la conferencia. A su juicio, tendría que transcurrir un determinado plazo entre la entrada en vigor del Convenio y la reunión de la conferencia para que ésta fuese útil. Por consiguiente, propone que se agreguen, al comienzo del párrafo 2, las palabras "Tres años después de la entrada en vigor del Convenio".

75. El Sr. PAVERA (Checoslovaquia) considera que es útil convocar una conferencia para revisar o enmendar el Convenio. Apoya, pues, sin reserva, los párrafos 1 y 2 de la propuesta noruega. Considera que esos dos párrafos son suficientes, ya que, al igual que el representante de la Unión Soviética, estima que todas las demás decisiones deben ser adoptadas por la conferencia.

76. El Sr. PALMER (Reino Unido) acepta, en principio, la propuesta de Noruega, pero suscribe la opinión de Francia con respecto al párrafo 5, que ha sido retirado.

77. En lo que se refiere a la revisión de los importes de la limitación de la responsabilidad, teme que la Primera Comisión se vea obligada a abordar esta cuestión al volver a examinar el artículo 6. Le parece difícil aceptar la propuesta de Francia respecto de esa cuestión, ya que establece plazos demasiado rígidos para la reunión de las conferencias de revisión y no tiene en cuenta la situación de los Estados que no aceptan la revisión de los importes de la limitación de la responsabilidad. Sería preferible decir, a su juicio, que las conferencias de revisión se celebrarán "cuando los Estados Contratantes lo soliciten".

78. El Sr. KRISHNAMURTHY (India) cree que es necesario que se incluya en el Convenio una disposición relativa a su revisión. Recuerda que figuran disposiciones de esta clase en muchas convenciones internacionales – en especial en la Convención sobre el mar territorial y la zona contigua, en la Convención sobre la alta mar, en la Convención sobre pesca y conservación de los recursos vivos de la alta mar y en la Convención sobre la plataforma continental, firmadas en Ginebra, en 1958. Pero las cláusulas de revisión de esas convenciones son mucho más sencillas. La cláusula de revisión que figura en las cuatro Convenciones de Ginebra de 1958 sobre el derecho del mar es la siguiente:

"1. Una vez expirado el plazo de cinco años a partir de la fecha de entrada en vigor de esta Convención, las partes contratantes podrán pedir en todo momento, mediante una comunicación escrita dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas, que se revise esta Convención.

"2. La Asamblea General de las Naciones Unidas decidirá las medidas que corresponde tomar acerca de esa petición."

Se trata de una cláusula modelo, que debería recogerse íntegramente en el presente convenio.

79. El párrafo 6 plantea un grave problema, pues cabe preguntarse si, en caso de enmienda del Convenio, los Estados tendrán la posibilidad de ratificar el antiguo Convenio, haciendo caso omiso de la enmienda, o si deberán ratificar el Convenio modificado. Puede originarse una gran confusión en la esfera de la legislación de los transportes internacionales, pues algunos Estados serán partes en el Convenio inicial, otros en el Convenio enmendado y otros en ambos. Por consiguiente, el representante de la India estima preferible que se adopte la fórmula tipo que figura en las Convenciones de Ginebra sobre el derecho del mar y que no plantea problema alguno.

80. El Sr. JACOBEUS (Suecia) apoya la propuesta de Noruega, pero comparte las reservas formuladas por algunas delegaciones con respecto al párrafo 6.

81. La Sra. TYCHUS-LAWSON (Nigeria) apoya los párrafos 2 y 6 de la propuesta noruega, pero piensa, como el representante del Brasil, que debe suprimirse el párrafo 1.

82. El Sr. HEINZ (República Federal de Alemania) apoya el párrafo 2 de la propuesta noruega.

83. El Sr. MUCHUI (Kenya) es igualmente partidario del párrafo 2 de la propuesta noruega, pero no puede apoyar el párrafo 1, que conferiría al Secretario General de las Naciones Unidas plenos poderes para convocar una conferencia de revisión. Aprueba el párrafo 6, pues estima que, después de la entrada en vigor de una enmienda al Convenio, los Estados no deben estar autorizados a ratificar el Convenio inicial no enmendado.

84. El Sr. DE BRUIJN (Países Bajos) no puede apoyar la propuesta de Noruega una vez que se han retirado los párrafos 3, 4 y 5. Experimenta con respecto a la propuesta de Francia (A/CONF.89/C.1/L.24) las mismas dudas que el representante del Reino Unido, pues dicha propuesta no indica claramente si la enmienda entrará en vigor para todas las partes contratantes o solamente para las que la hayan aceptado.

85. La Sra. BRUZELIUS (Noruega) hace observar que el Convenio de Londres de 1976 sobre los límites de la responsabilidad por reclamaciones marítimas, aprobado por la OCMI, contiene en el párrafo 1 del artículo 20 una disposición análoga a la del párrafo 1 de la propuesta noruega, pues corresponde a la OCMI, en cuanto depositaria, convocar una conferencia para revisar o enmendar dicho Convenio. Ahora bien, la OCMI jamás ha abusado de su poder en esta materia, como tampoco lo haría el Secretario General de las Naciones Unidas en el caso del presente convenio.

86. El Sr. PERE (Francia) hace observar, a su vez, que los párrafos 1, 2 y 6 de la propuesta noruega no constituyen novedades, pues figuran en el Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, de 1974. Es partidario de que se mantengan esos tres párrafos.

87. En lo que respecta a la propuesta de su delegación, desea precisar, por lo que se refiere al inciso *c*), que los Estados que no puedan aceptar los nuevos importes de la limitación fijados por las enmiendas continuarán aplicando los antiguos importes. No ve, por su parte, inconveniente alguno a que se remita esta propuesta a la Primera Comisión.

88. El PRESIDENTE dice que, si no hay objeciones, considerará que la Comisión decide remitir el nuevo artículo propuesto por Francia (A/CONF.89/C.2/L.24) a la Primera Comisión.

89. *Así queda acordado.*

90. La Sra. BRUZELIUS (Noruega) retira el párrafo 1 del texto propuesto por su delegación.

91. El Sr. DIETZ (Secretario de la Comisión) dice que es imposible dar una estimación exacta de las consecuencias financieras de la conferencia prevista. Sin embargo, desea precisar que los gastos de esta conferencia sólo podrán sufragarse con cargo al presupuesto de las Naciones Unidas si así lo decide la Asamblea General. En caso contrario, los gastos de la conferencia correrán a cargo de los Estados partes en el convenio.

92. El Sr. KRISHNAMURTHY (India) propone que se incluya en el texto del convenio un artículo concebido de la siguiente manera:

"*Artículo [ ]. Revisión*

"1. Después de la expiración de un período de cinco años contado a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Convenio, cualquier Parte Contratante podrá solicitar la revisión del Convenio mediante notificación por escrito dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas.

"2. La Asamblea General de las Naciones Unidas decidirá las medidas que deban adoptarse, en su caso, con respecto a dicha solicitud"[1].

[1] No se examinó una segunda propuesta del representante de la India relativa a las enmiendas al Convenio.

93. El PRESIDENTE somete a votación la propuesta de la India.

94. *Por 20 votos contra 11 y 20 abstenciones, queda rechazada la propuesta de la Indi...*

95. El PRESIDENTE invita a la Comisión a que vote sucesivamente sobre los párrafos 2 y 6 de la propuesta de Noruega (A/CONF.89/C.2/L.26).

96. *Por 46 votos contra 1 y 1 abstención, queda aprobado el párrafo 2.*

97. *Por 42 votos contra 5 y 7 abstenciones, queda aprobado el párrafo 6.*

FÓRMULAS FINALES (*conclusión**)

98. El PRESIDENTE propone que después de las treinta y uno de marzo de mil novecientos setenta y ocho" y que se remita al Comité de Redacción la fórmula final siguiente:

"EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Convenio."

99. *Así queda acordado.*

**Conclusión de los trabajos de la Comisión**

100. El PRESIDENTE declara clausurados los trabajos de la Comisión.

*Se levanta la sesión a las 20.30 horas.*

* Reanudación de los trabajos de la 7a. sesión.