

3. Informe del Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo acerca de la labor realizada en su octavo período de sesiones (Nueva York, 10 a 21 de febrero de 1975) (A/CN.9/105)*

INDICE

	<i>Página</i>		<i>Página</i>
INTRODUCCION GENERAL	245	Artículo 10. Transporte realizado por el porteador efectivo	262
A. EXAMEN DE LOS TEMAS DE FONDO AUN NO EXAMINADOS POR EL GRUPO DE TRABAJO		Artículo 11. Conocimiento de embarque directo	262
1. Norma básica sobre la exoneración de la responsabilidad del cargador	247	<i>Capítulo III. Responsabilidad del cargador</i>	
2. Mercancías peligrosas	248	Artículo 12. Norma general	263
3. Aviso de pérdida, daños o demora	250	Artículo 13. Mercancías peligrosas	263
4. Relación del proyecto de convenio con otros convenios	252	<i>Capítulo IV. Documentos de transporte</i>	
5. Avería gruesa	253	Sección 1. Conocimientos de embarque	
B. SEGUNDA LECTURA DEL PROYECTO DE CONVENIO SOBRE EL TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS	254	Artículo 14. Obligación de expedir un conocimiento de embarque	263
<i>Capítulo I. Ambito de aplicación</i>		Artículo 15. Contenido del conocimiento de embarque	263
Artículo 1. Ambito documentario del Convenio	254	Artículo 16. Conocimiento de embarque: reservas y valor probatorio	265
Artículo 2. Ambito geográfico de aplicación	255	Artículo 17. Garantías	265
Artículo 3. Definiciones	256	Sección 2. Documentos distintos del conocimiento de embarque	
<i>Capítulo II. Responsabilidad del porteador</i>		Artículo 18. Valor probatorio de los documentos distintos del conocimiento de embarque	266
Sección 1. Disposiciones generales		<i>Capítulo V. Reclamaciones y acciones</i>	
Artículo 4. Período durante el cual el porteador es responsable	257	Artículo 19. Aviso de pérdida o daño	267
Artículo 5. Normas básicas sobre la responsabilidad del porteador	258	Artículo 20. Plazo de prescripción	267
Sección 2. Límites de la responsabilidad del porteador		Artículo 21. Jurisdicción	267
Artículo 6. Cómputo del límite	259	Artículo 22. Arbitraje	268
Artículo 7. Aplicabilidad de los límites de la responsabilidad; responsabilidad extracontractual; empleados y agentes	261	<i>Capítulo VI. Estipulaciones contractuales que se apartan del convenio</i>	
Artículo 8. Efectos del acto doloso	261	Artículo 23. Norma general	269
Sección 3. Carga sobre cubierta		Artículo 24. Avería gruesa	269
Artículo 9. Carga sobre cubierta	261	<i>Capítulo VII. Relaciones del convenio con otros convenios marítimos</i>	269
Sección 4. Responsabilidad del porteador contratante y del porteador efectivo		<i>Capítulo VIII. Aplicación</i>	269
		<i>Capítulo IX. Declaraciones y reservas</i>	269
		<i>Capítulo X. Cláusulas finales</i>	269
		C. DECISIONES FINALES DEL GRUPO DE TRABAJO	269

Introducción general

1. El Grupo de Trabajo sobre la Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo fue creado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) en su segundo período de sesiones (1969) y fue ampliado por la Comisión en su cuarto período de sesiones (1971)¹. El Grupo de Trabajo está integrado por los 21 miembros siguientes de la Comisión: Alemania (República Federal de), Argentina, Australia,

* 18 de marzo de 1975.

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

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

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

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

caso, podría prepararse un nuevo convenio internacional para su adopción bajo los auspicios de las Naciones Unidas².

3. Además, la Comisión citó concretamente varios temas que, entre otros, deberían considerarse. En anteriores períodos de sesiones el Grupo de Trabajo había adoptado medidas en relación con los siguientes temas: a) período durante el cual el porteador es responsable; b) responsabilidad por la carga sobre cubierta y animales vivos; c) cláusulas de elección de foro en los conocimientos de embarque³; d) normas básicas que rigen la responsabilidad del porteador; e) cláusulas de arbitraje en los conocimientos de embarque⁴; f) limitación de la responsabilidad por unidad; g) transbordo; h) desviación; i) plazo de prescripción⁵; j) responsabilidad del porteador marítimo por demora; k) ámbito de aplicación del Convenio; l) eliminación de las cláusulas nulas; m) carga transportada sobre cubierta y animales vivos; n) definiciones del artículo 1 del Convenio de Bruselas⁶; o) contenido y efecto jurídico de los documentos probatorios del contrato de transporte; p) validez y efecto de las cartas de garantía y q) definición del contrato de transporte y del consignatario⁷.

² *Ibid.* En su séptimo período de sesiones, la Comisión decidió que el Grupo de Trabajo "continúe su labor con arreglo al mandato estipulado por la Comisión en su cuarto período de sesiones y complete sus trabajos a la mayor brevedad". Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su séptimo período de sesiones (13 a 17 de mayo de 1974), *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo noveno período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/9617)*, párr. 53 (Anuario de la CNUDMI, vol. V: 1974, primera parte, II, A).

³ Informe del Grupo de Trabajo sobre su tercer período de sesiones (A/CN.9/63; Anuario de la CNUDMI, vol. III, 1972, segunda parte, IV). El Grupo de Trabajo utilizó como documento de trabajo el primer informe del Secretario General sobre la responsabilidad de los porteadores marítimos con respecto a la carga: conocimientos de embarque (A/CN.9/63/Add.1; Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV).

⁴ Informe del Grupo de Trabajo sobre su cuarto período (extraordinario) de sesiones (A/CN.9/74; Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 1). El Grupo de Trabajo utilizó como documentos de trabajo el primer informe del Secretario General sobre la responsabilidad de los porteadores marítimos con respecto a la carga: conocimientos de embarque (A/CN.9/63/Add.1) y otros dos documentos de trabajo preparados por la Secretaría: "Planteamientos de las decisiones básicas en la política de distribución de los riesgos entre el propietario de la carga y el porteador" (A/CN.9/74, anexo 1; Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 2) y "Cláusulas de arbitraje" (A/CN.9/74, anexo II; Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 3).

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

⁶ Informe del Grupo de Trabajo sobre su sexto período de sesiones (A/CN.9/88, Anuario de la CNUDMI, vol. V: 1974, segunda parte, III, 1). El Grupo de Trabajo utilizó como documentos de trabajo el tercer informe del Secretario General sobre la responsabilidad de los porteadores marítimos con respecto a la carga: conocimientos de embarque (A/CN.9/88/Add.1; Anuario de la CNUDMI, vol. V: 1974, segunda parte, III, 2), la parte quinta del segundo informe del Secretario General sobre la responsabilidad de los porteadores marítimos con respecto a la carga: conocimientos de embarque (A/CN.9/76/Add.1; Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 4), un estudio preparado por el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT) titulado "Estudio sobre el transporte de animales vivos" (A/CN.9/WG.III/WP.11; Anuario de la CNUDMI, vol. V: 1974, segunda parte, III, 3) y un documento de trabajo de la Secretaría sobre la carga transportada sobre cubierta (A/CN.9/WG.III/WP.14).

⁷ Informe del Grupo de Trabajo sobre su séptimo período de sesiones (A/CN.9/96, reproducido en este volumen, segunda parte,

4. En su séptimo período de sesiones el Grupo de Trabajo decidió que su futura labor en lo concerniente a la responsabilidad del porteador se orientara hacia la elaboración de un nuevo convenio. En consecuencia, el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que estructurara en forma de convenio los proyectos de disposiciones propuestos por el Grupo de Trabajo y que le presentara un proyecto de convenio en su octavo período de sesiones para una segunda lectura⁸. El Grupo de Trabajo decidió también examinar los siguientes temas: i) norma general sobre la responsabilidad del cargador, ii) mercancías peligrosas, iii) aviso de pérdida, iv) avería gruesa, y v) relaciones del Convenio con otros convenios marítimos⁹.

5. El Grupo de Trabajo celebró su octavo período de sesiones en Nueva York, del 10 al 21 de febrero de 1975.

6. A excepción de la República Unida de Tanzania y Zaire, todos los miembros del Grupo de Trabajo estuvieron representados en el período de sesiones.

7. Asistió al período de sesiones en calidad de observador el siguiente miembro de la Comisión: Filipinas. Asistió también en calidad de observador el siguiente Estado no miembro de la Comisión: Canadá. Además, enviaron observadores las siguientes organizaciones internacionales, intergubernamentales y no gubernamentales: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), Comité Marítimo Internacional (CMI), Cámara de Comercio Internacional (CCI), Asociación Internacional de Navieros (INSA), Unión Internacional de Seguros de Transportes, Cámara Naviera Internacional y Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril, Berna (OCTI).

8. El Grupo de Trabajo eligió por unanimidad la siguiente Mesa:

<i>Presidente:</i>	Sr. Mohsen Chafik (Egipto);
<i>Vicepresidentes:</i>	Sr. Stanislaw Suchorzewski (Polonia); Sr. Nehemias Gueiros (Brasil);
<i>Relator:</i>	Sr. P. V. Swarlu (India).

El Sr. Suchorzewski fue elegido para actuar de Presidente interino, en ausencia del Presidente, durante las cinco primeras reuniones del Grupo de Trabajo.

9. El Grupo de Trabajo tuvo a la vista los siguientes documentos:

- 1) Programa provisional y anotaciones (A/CN.9/WG.III/L.4/Rev.1);
- 2) Responsabilidad del cargador: proyecto de artículo propuesto por Japón (A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.1);
- 3) Responsabilidad por daños causados por un accidente nuclear: proyecto de artículo propuesto por Noruega (A/CN.9/WG.III(VII)/CRP.7);

IV, 1). El Grupo de Trabajo utilizó como documento de trabajo el cuarto informe del Secretario General sobre la responsabilidad de los porteadores marítimos con respecto a la carga: conocimientos de embarque (A/CN.9/96/Add.1, reproducido en este volumen, segunda parte, IV, 2).

⁸ Informe del Grupo de Trabajo sobre su séptimo período de sesiones (A/CN.9/96), párr. 107 (reproducido en este volumen, segunda parte, IV, 1).

⁹ *Ibid.*, párr. 108.

- 4) Comentarios sobre las cuestiones que no se resolvieron en el séptimo período de sesiones: comentario del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.3);
- 5) Nota concerniente a ciertos textos propuestos por el Grupo de Trabajo en su séptimo período de sesiones, presentado por la Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril, Berna (A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.2);
- 6) Observaciones de la Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril, Berna (A/CN.9/WG.III(VII)/CRP.1);
- 7) Versión preliminar de un proyecto de convenio sobre la responsabilidad de los porteadores marítimos: nota de la Secretaría (A/CN.9/WG.III/WP.19);
- 8) Observaciones del Comité Marítimo Internacional (CMD) (A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.4).

10. El Grupo de Trabajo aprobó el siguiente programa:

- i) Apertura del período de sesiones;
- ii) Elección de la Mesa;
- iii) Aprobación del programa;
- iv) Examen de los temas de fondo aún no examinados por el Grupo de Trabajo;
- v) Segunda lectura del proyecto de convención;
- vi) Labor futura;
- vii) Aprobación del informe.

A. Examen de los temas de fondo aún no examinados por el Grupo de Trabajo

1. NORMA BASICA SOBRE LA EXONERACION DE LA RESPONSABILIDAD DEL CARGADOR

a) Disposiciones del Convenio de Bruselas de 1924

1. El párrafo 3) del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924 se refiere a la cuestión de la exoneración de la responsabilidad del cargador, y dice lo siguiente:

“El cargador no será responsable de las pérdidas o daños sufridos por el porteador o el buque y que procedan o resulten de cualquier causa, sin que exista acto, falta o negligencia del cargador, de sus agentes o de sus encargados.”

b) Consideración por el Grupo de Trabajo

2. El Grupo de Trabajo convino unánimemente en que el Convenio revisado debería contener una disposición que contemplase la cuestión principal objeto del párrafo 3) del artículo 4 del Convenio de 1924.

3. Algunos representantes manifestaron la opinión de que esta disposición debería empezar con una enumeración detallada de las responsabilidades y obligaciones del cargador, y que luego debería declarar que el cargador sería responsable de cualquier pérdida o daños sufridos por el porteador y que resultasen del incumplimiento por parte del cargador de las citadas responsabilidades y obligaciones. Se adujo que esa disposición constituiría una contraparte adecuada del artículo 5 de la versión preliminar del proyecto de convenio, en el que se describían las responsabilidades del porteador. Sin embargo, la mayoría de los representantes opusieron objeciones a la inclusión de una lista de las obligaciones del cargador. Se indicó que la norma actual del párrafo 3) del artículo 4 del Convenio no había planteado dificultades en la práctica. Algunos repre-

sentantes también señalaron que la enumeración de las obligaciones del porteador en los párrafos 1) y 2) del artículo 3 del Convenio no había sido incluida en el nuevo proyecto de convenio.

4. Varios representantes apoyaron el mantenimiento de la esencia del párrafo 3) del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924, pero se declararon partidarios de que se le diera una formulación positiva. Sin embargo, la mayor parte de los representantes manifestó su preferencia por la formulación negativa de esta norma, tal como aparece en el párrafo 3) del artículo 4 del Convenio de 1924. Esos representantes subrayaron que el fondo del párrafo 3) del artículo 4 del Convenio de 1924 debía considerarse a la luz del carácter obligatorio del Convenio. Por consiguiente, la norma cumplía una función útil, ya que impedía que los porteadores insertaran en los conocimientos de embarque cláusulas que impusieran al cargador un estándar en cuanto a responsabilidad más estricto que uno que se limitara a culpa o negligencia por parte de él.

5. Todos estuvieron de acuerdo en que la palabra “acto” que figura en el párrafo 3) del artículo 4 del Convenio de 1924 era ambigua y no parecía tener un propósito práctico, por lo que debería suprimirse en el texto revisado. Se convino además en que el artículo revisado debería cubrir la “pérdida o daños sufridos por el porteador, el porteador efectivo o el buque” y que debería llevar un encabezamiento distinto del de “norma general sobre la responsabilidad del cargador”.

6. El Grupo de Trabajo examinó, pero no aprobó, la propuesta de un representante en el sentido de que la norma revisada basada en el párrafo 3) del artículo 4 del Convenio de 1924 exonerase al cargador de responsabilidad en los casos en los que la pérdida o daños sufridos por el porteador o el buque no se derivasen directamente de la falta o negligencia del cargador.

Nuevo artículo propuesto

7. El Grupo de Trabajo examinó la cuestión de si el Convenio revisado debía contener un artículo que contemplase los derechos y obligaciones respectivos del cargador, el porteador y el consignatario respecto de la recepción de las mercancías y las consecuencias jurídicas de la incapacidad del porteador de efectuar la entrega de las mercancías en la forma prescrita.

8. Con arreglo a una formulación de este artículo, el consignatario estaría obligado a hacerse cargo de las mercancías dentro de un plazo razonable después de la notificación de la llegada de las mismas; si el consignatario no se hiciese cargo de las mercancías, el cargador, cuando se lo notifique el porteador, tendrá que designar a otra persona que se haga cargo de las mercancías; en caso de incumplimiento por parte del consignatario o del cargador, el porteador podrá vender las mercancías o disponer de las mismas por cuenta de la persona a quien pertenecen aquéllas, con el fin de recuperar los gastos en que ha incurrido o de evitar unos costos de almacenamiento desproporcionados o la deterioración de las mercancías; el consignatario o el cargador, según proceda, continuarán siendo responsables de cualesquier pérdida o gastos ocasio-

nados al porteador que no pudieran recuperarse mediante la venta. El representante que presentó esta propuesta explicó que ésta no se refería al cargador que sea vendedor "FOB".

9. Según otra formulación, si las mercancías no se reclamaban o si existiera un litigio respecto de la persona autorizada a recibirlas o a recibir el pago de los fletes, el capitán, mediante una orden judicial, podría vender las mercancías o retenerlas a expensas del consignatario; el cargador seguiría siendo responsable de los fletes o de los gastos efectuados por el porteador, en la medida en que el procedimiento de venta no permitiese la recuperación de los mismos. El representante que presentó esta propuesta explicó que iba destinada a salvaguardar los intereses de los cargadores y consignatarios y a evitar la acción arbitraria por parte de los porteadores.

10. Una tercera formulación preveía que si el consignatario no se hacía cargo de las mercancías dentro de un plazo razonable o si varias personas reclamaban las mercancías, el porteador podría nombrar depositario de las mercancías a un tercero por cuenta del consignatario; en este caso, el porteador estaba autorizado a vender las mercancías si éstas eran perecederas o si su almacenamiento pudiera ocasionar gastos desproporcionados. El representante que presentó esta propuesta declaró que esta disposición sería menos dura para los cargadores y consignatarios que la primera formulación (mencionada en el párr. 8 *supra*), y ofrecía al mismo tiempo la ventaja de evitar la intervención judicial.

11. Muchos representantes se opusieron a la adición al proyecto de convenio de un nuevo artículo basado en una de las formulaciones citadas, aduciendo que las disposiciones contenidas en el inciso b) del párrafo 2 del artículo 4 de la versión preliminar del proyecto de Convenio, unida a las leyes nacionales aplicables en el puerto de descarga, bastaba para proteger los intereses de los porteadores en los casos en que no pudieran efectuar la entrega de las mercancías. Varios representantes declararon también que cada una de las formulaciones propuestas planteaba problemas especiales, como la definición de la expresión "plazo razonable" para hacerse cargo de las mercancías, y la obligación que recaía sobre el cargador de adoptar disposiciones para la recepción de las mercancías en el puerto de descarga.

12. Se convino en que el Convenio revisado no debería contener una disposición separada que contemplase los casos en que el porteador no pudiera efectuar la entrega.

13. Se confió al Grupo de Redacción la tarea de redactar un texto conveniente de una norma básica sobre la exoneración de la responsabilidad del cargador, para que aquél la considerase, teniendo en cuenta el debate que antecede en el Grupo de Trabajo¹⁰.

¹⁰ El Grupo de Trabajo estableció un Grupo de Redacción para que examinase esta cuestión y cualesquier otras cuestiones que se le pudieran remitir durante el octavo período de sesiones del Grupo de Trabajo. El Grupo de Redacción estaba compuesto de los representantes de los siguientes países: Argentina, Bélgica, Chile, Estados Unidos de América, Francia, Ghana, India, Japón, Nigeria, Noruega, Polonia, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Unida de Tanzania y Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas. El Grupo de Redacción eligió Presidente al Sr. E. Chr. Selvig (Noruega).

INFORME DEL GRUPO DE REDACCION

[Artículo 12. Normas básicas sobre la exoneración de la responsabilidad del cargador]

El Grupo de Redacción examinó esta cuestión y recomendó el siguiente texto para que lo examinase el Grupo de Trabajo:

"El cargador no será responsable por la pérdida o daño sufrido por el porteador, el porteador efectivo o el buque, salvo que esta pérdida o daño haya sido ocasionada por falta o negligencia del cargador, sus empleados o agentes."

EXAMEN DEL INFORME DEL GRUPO DE REDACCION

14. El Grupo de Trabajo aprobó el texto recomendado por el Grupo de Redacción y aceptó determinadas sugerencias que se hicieron con miras a armonizar las versiones en diversos idiomas.

2. MERCANCIAS PELIGROSAS

a) Disposiciones del Convenio de Bruselas de 1924

1. El párrafo 6 del artículo 4 del Convenio de Bruselas contempla el transporte de mercancías peligrosas y dice lo siguiente:

"Las mercancías de naturaleza inflamable, explosiva o peligrosa, cuyo embarque no habría consentido el porteador, el capitán o el agente del porteador si conociesen su naturaleza o carácter, podrán en todo momento, antes de su descarga, ser desembarcadas en cualquier lugar, destruidas o transformadas en inofensivas por el porteador sin indemnización, y el cargador de dichas mercancías será responsable de los daños y gastos producidos u ocasionados directa o indirectamente por su embarque. Si alguna de dichas mercancías, embarcadas con el conocimiento y con el consentimiento del porteador, llegasen a constituir un peligro para el buque o para el cargamento, podrá de la misma manera ser desembarcada, destruida o transformada en inofensiva por el porteador, sin responsabilidad para éste, si no se trata de averías gruesas en el caso en que proceda declararlas."

b) Examen por el Grupo de Trabajo

2. Se manifestó la opinión de que el párrafo 6) del artículo 4 había resultado eficaz en la práctica y que, por lo tanto, debía retenerse, sin perjuicio de las enmiendas de clarificación de terminología.

3. Sin embargo, se expresó también la opinión de que este artículo podría requerir enmiendas de fondo. Se sugirió que se pusiera un límite a la facultad discrecional aparentemente ilimitada otorgada con arreglo al párrafo 6) del artículo 4 de desembarcar las mercancías, destruirlas o transformarlas en inofensivas. Se propuso que las medidas que debía adoptar el porteador estuviesen en consonancia

con el peligro en que se incurría. Por otra parte, se adujo que una ponderación de este tipo resultaba impracticable en el momento en que se producía la amenaza de peligros y que, de todas formas, el porteador actuaría de forma razonable para proteger su reputación.

4. Se propuso que, aun cuando se mantuviesen en el fondo los derechos conferidos al porteador con arreglo a este artículo del Convenio de Bruselas para dar el tratamiento necesario a las mercancías, se redactase un nuevo texto que contuviera disposiciones adicionales que impusieran al cargador la obligación de informar al porteador del carácter peligroso de las mercancías y de indicar mediante marcas adecuadas que las mercancías eran peligrosas. Además, el nuevo texto propuesto preservaría expresamente los derechos del porteador a percibir el importe del flete a pesar del ejercicio de sus derechos de deshacerse de las mercancías peligrosas.

5. Con respecto a las obligaciones adicionales que se intentaba imponer al cargador por la propuesta mencionada en el párrafo 4, se expresó la opinión de que las disposiciones a este respecto constituirían una mejora del actual párrafo 6) del artículo 4 del Convenio de Bruselas. Sin embargo, algunos representantes estimaron que bastaría con imponer la obligación de informar del carácter peligroso de las mercancías, puesto que, por razones prácticas, podrían plantearse dificultades para señalar determinados tipos de mercancías. La mayor parte de los representantes se opuso a que se hiciera referencia alguna al flete en el artículo relativo a las mercancías peligrosas.

6. Otra propuesta consistía en la adaptación de la terminología y la técnica utilizadas en la disposición relativa al transporte de animales vivos (párrafo 5 del artículo 5 de la versión preliminar del proyecto de convenio) al transporte de mercancías peligrosas, al tiempo que se preservaban los derechos del porteador, con arreglo al actual párrafo 6) del artículo 4 del Convenio de Bruselas. Sin embargo, la mayor parte de los representantes opinó que el transporte de mercancías peligrosas planteaba problemas específicos que no se resolverían con una disposición análoga a la del transporte de animales vivos.

7. Se sugirió también que la definición de mercancías peligrosas contenidas en el párrafo 6) del artículo 4 del Convenio de Bruselas no era un modelo de claridad. Se sugirió por lo tanto, que se decidiese la cuestión de si las mercancías eran peligrosas mediante remisión a la ley del pabellón del buque o a la ley del puerto de carga o a acuerdos internacionales. Sin embargo, la mayor parte de los representantes estimó que, si bien el régimen del párrafo 6) del artículo 4 no era del todo satisfactorio, no había planteado en la práctica dificultades graves. Se señaló también que se entendía que las mercancías eran peligrosas si su transporte o descarga estaban prohibidos por las normas en vigor en el puerto de descarga y de ello resultaba la detención del buque, y que podría establecerse una disposición para esos casos.

8. Se decidió que se remitiera al Grupo de Redacción el párrafo 6) del artículo 4 del Convenio de Bruselas, junto con las propuestas hechas en el Grupo de Trabajo, para que aquél lo examinase a la luz del debate precedente, con miras a la redacción de un texto adecuado.

INFORME DEL GRUPO DE REDACCION

El Grupo de Redacción examinó el tema de las mercancías peligrosas. El texto del proyecto de disposición sobre este tema, tal como fue enmendado por el Grupo de Trabajo¹¹, es el siguiente:

"[Artículo 13. Mercancías peligrosas]

"1. Cuando el cargador entregue mercancías peligrosas al porteador, informará a éste de la naturaleza de las mercancías e indicará, en caso necesario, el carácter del peligro y las precauciones que deben adoptarse. Cuando sea posible, el cargador señalará en forma conveniente estas mercancías como peligrosas.

"2. El porteador podrá en todo momento descargar, destruir o transformar en inofensivas las mercancías peligrosas, según lo requieran las circunstancias, sin pago de indemnización por su parte, cuando se haya hecho cargo de estas mercancías sin conocimiento de su naturaleza y carácter. Cuando las mercancías peligrosas se embarquen sin dicho conocimiento, el cargador será responsable de todos los daños y gastos directa o indirectamente derivados de dicho cargamento o resultados del mismo.

"3. Sin embargo, si estas mercancías peligrosas, cargadas con conocimiento de su naturaleza y carácter, llegasen a constituir un peligro para el buque o la carga, el porteador podrá descargarlas, destruirlas o transformarlas en inofensivas de la misma manera, según lo requieran las circunstancias, sin pago de indemnización por su parte, a excepción de lo que se refiera a la avería gruesa, en su caso."

EXAMEN DEL INFORME DEL GRUPO DE REDACCION

9. El Grupo de Trabajo examinó el citado informe del Grupo de Redacción. El Grupo de Trabajo aprobó el informe del Grupo de Redacción, con sujeción a las enmiendas ya señaladas¹².

Con relación al proyecto de disposiciones recomendado por el Grupo de Redacción se hicieron las observaciones siguientes:

a) En relación con el primer párrafo, se expresó la opinión de que la obligación impuesta al cargador de informar siempre al porteador del carácter del peligro puede ser demasiado estricta. En muchos casos, como por ejemplo los envíos sucesivos de mercancías peligrosas idénticas, el porteador conocerá, o habrá de determinar procediendo con razonable diligencia, la naturaleza del peligro. La mayoría de los representantes opinaron que sería suficiente imponer al cargador la obligación de informar al porteador

¹¹ Las enmiendas introducidas por el Grupo de Trabajo son las siguientes:

a) En la primera frase del párrafo 1, se insertaron las palabras "las mercancías e indicará, en caso necesario, el carácter del peligro y las precauciones que deben adoptarse" después de "la naturaleza de". En lugar de las palabras "el peligro e indicará, en caso necesario, las precauciones que deben adoptarse".

b) En la segunda frase del párrafo 2, las palabras iniciales "el cargador de tales mercaderías..." fueron sustituidas por las palabras "Cuando las mercancías peligrosas se embarquen sin dicho conocimiento, el cargador...".

¹² Véase la nota 11.

en cada caso acerca de la naturaleza de las mercancías y que la obligación de proporcionar información sobre el carácter del peligro y las precauciones que debían tomarse debería regir sólo en los casos en que no pudiera esperarse que el porteador tuviera conocimiento de ello.

b) En relación con el primer párrafo se declaró también que normalmente el porteador conocería las debidas precauciones que han de adoptarse contra el peligro durante el transporte. Se sugirió que la actual redacción parecía imponer al cargador la obligación de indicar las precauciones, para cuyo cumplimiento tal vez no tenga los conocimientos necesarios. Por otra parte, se señaló que las palabras "en caso necesario" introducían una calificación que atenuaba las posibles dificultades del cargador a este respecto.

c) Con respecto a la responsabilidad del cargador por los daños ocasionados por el envío de mercancías peligrosas establecida en la segunda frase del segundo párrafo, se expresó la opinión de que el texto debería disponer claramente que tal responsabilidad sólo surgirá en relación con las mercancías peligrosas de que se haga cargo el porteador sin conocer su carácter y naturaleza peligrosos, y se enmendó el texto en consecuencia.

d) El Grupo de Trabajo examinó pero no aprobó una propuesta relativa a la responsabilidad del cargador contenida en la segunda frase del segundo párrafo, en el sentido de que el porteador no debería tener derecho a reclamar daños y perjuicios o gastos a menos que probara que había actuado razonablemente al elegir entre llevar a tierra las mercaderías, destruirlas o hacerlas inocuas.

3. AVISO DE PERDIDA, DAÑOS O DEMORA

a) Disposiciones del Convenio de Bruselas de 1924

1. Las disposiciones relativas al aviso de pérdida o daños del Convenio de Bruselas figuran en el párrafo 6 del artículo 3, que dice lo siguiente:

"6. El hecho de retirar las mercancías, constituirá, salvo prueba en contrario, una presunción de que han sido entregadas por el porteador en la forma consignada en el conocimiento, a menos que antes o en el momento de retirar las mercancías y de ponerlas bajo la custodia de la persona que tenga derecho a su recepción, con arreglo al contrato de transporte, se dé aviso por escrito al porteador o a su agente en el puerto de descarga de las pérdidas o daños sufridos y de la naturaleza general de estas pérdidas o daños.

"Si las pérdidas o daños no son aparentes, el aviso deberá darse en los tres días siguientes a la entrega.

"Las reservas por escrito son inútiles si el estado de la mercancía ha sido comprobado contradictoriamente en el momento de la recepción.

"En todo caso, el porteador y el buque estarán exentos de toda responsabilidad por pérdidas o daños, a menos que se ejercite una acción dentro del año siguiente a la entrega de las mercancías o a la fecha en la que éstas hubieran debido ser entregadas.

"En caso de pérdida o daños ciertos o presuntos, el porteador y el receptor de las mercancías se darán

recíprocamente todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos"¹³.

b) El debate en el Grupo de Trabajo

2. Algunos representantes expresaron la opinión de que el primer inciso del párrafo 6 del artículo 3 del Convenio de Bruselas no tiene ningún efecto jurídico real. El no dar aviso según prevé este artículo no surte el efecto de impedir el ejercicio de una acción; por consiguiente, en este contexto es irrelevante que se haya o no se haya dado aviso. Por este motivo, se sugirió que tal vez convendría considerar la supresión de este inciso.

3. Otros representantes opinaron que el primer inciso del párrafo 6 del artículo 3 podría tener un cierto efecto práctico en las actuaciones judiciales. Un tribunal estaría más inclinado a aceptar las pruebas presentadas por un demandante que hubiera dado el aviso prescrito. Se observó también que el requisito de dar aviso al porteador constituía un incentivo para inducir a los demandantes a adoptar decisiones rápidas sobre las posibles reclamaciones. Dicho aviso serviría también para informar al porteador de las pruebas que tenía que retener para refutar las reclamaciones derivadas del transporte a que se refiriese el aviso.

4. Hubo consenso general en que debía mantenerse el principio de la obligación de dar aviso de pérdida o daño al porteador, y que el no dar este aviso no debía constituir un impedimento a las acciones judiciales contra el porteador.

5. Con respecto al plazo de tres días especificado en el segundo inciso del párrafo 6 del artículo 3 para dar aviso cuando las pérdidas o el daño no son aparentes, hubo acuerdo general en que este plazo era demasiado corto. El plazo no daba una oportunidad razonable al demandante de descubrir una pérdida o daño de este tipo, imputarlo al transporte por mar y dar el correspondiente aviso. Se sugirió que se previera un plazo flexible, por ejemplo, con la frase "dentro de un plazo razonable". Los representantes contrarios a esta sugerencia señalaron que las necesidades prácticas del comercio internacional requerían la mayor certidumbre proporcionada por el plazo fijo para dar el aviso estipulado.

6. Se señaló que el párrafo 6 del artículo 3 no preveía ciertos problemas que podrían plantearse al calcular el plazo. En varios sistemas jurídicos, los días festivos o no hábiles estaban excluidos del cálculo. Se expresó apoyo por la sugerencia de que cualquier plazo debía especificarse en "días hábiles".

7. Un representante señaló que cuando no se produjera la entrega de parte de las mercancías, no sería evidente inmediatamente si dichas mercancías se habían perdido realmente o simplemente se habían demorado. Así pues,

¹³ El inciso 4 del párrafo 6 del artículo 3 trata de la prescripción de las acciones. Esta cuestión fue considerada en el quinto período de sesiones del Grupo de Trabajo y las disposiciones aprobadas se han reproducido en el artículo 20 del anteproyecto de convenio (A/CN.9/WG/III/WP.19). El artículo 20 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercaderías se ocupa ahora del asunto.

podría resultar imposible dar aviso de "pérdida". Se sugirió que debía añadirse una disposición que tratase expresamente de este caso.

8. Se señaló también que el párrafo 1 del artículo 5 del anteproyecto de convenio hacía recaer en el porteador la responsabilidad de la demora. Por consiguiente, se sugirió que haría falta una disposición adicional referente al aviso para prever el caso de demora. Se indicó que dicha disposición podría consistir en una obligación de dar aviso dentro de un plazo determinado después de efectuada la entrega demorada. Hay disposiciones en este sentido en otros convenios de transporte, por ejemplo, el Convenio de Varsovia para la unificación de determinadas reglas relativas al transporte aéreo internacional, de 1929, y la Convención sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercaderías por Carretera (CMR), de 1956. No obstante, se expresó la opinión de que no era necesaria ninguna disposición especial de aviso por demora, y que incluso si se introdujera una disposición de este tipo, el hecho de no dar aviso no debía ser un impedimento para la acción subsiguiente.

9. Se señalaron además algunos vicios del párrafo 6 del artículo 3 del Convenio de Bruselas. El párrafo 6 del artículo 3 mencionaba sólo al "porteador", mientras que el anteproyecto, por regla general, imponía responsabilidad al porteador contratante sólo respecto del transporte cuyo cumplimiento hubiere encomendado a un porteador efectivo. Se observó que en algunas circunstancias era posible que por razones prácticas hubiera que dar aviso al "porteador efectivo" en vez del porteador que había celebrado el contrato de transporte; tal aviso debía surtir efecto también respecto del porteador contratante como si se le hubiera dado directamente. Se observó además que en el texto del párrafo 6 del artículo 3 se empleaban términos distintos para describir el traspaso de las mercancías del porteador a la persona autorizada a hacerse cargo de las mercancías, y que convendría que la terminología fuera uniforme.

INFORMES DEL GRUPO DE REDACCION

10. A continuación se encomendó al Grupo de Redacción la tarea de preparar un proyecto de texto, teniendo en cuenta el debate del Grupo de Trabajo.

i) Informe del Grupo de Redacción sobre el aviso de pérdida o daños

El Grupo de Redacción consideró la cuestión del aviso de pérdida o daños. El texto de un proyecto de disposición sobre este tema propuesto por el Grupo de Redacción y modificado por el Grupo de Trabajo¹⁴, dice lo siguiente:

"[Artículo 19. Aviso de pérdida o daño]

"1. El hecho de entregar las mercancías constituirá, salvo prueba en contrario, una presunción de que han sido

¹⁴ Las enmiendas introducidas por el Grupo de Trabajo son las siguientes:

a) En el párrafo 2, después de la palabra "aparente", se insertaron las palabras "el aviso por escrito deberá darse dentro de los diez días

entregadas por el porteador en buenas condiciones y en la forma consignada en [el documento de transporte], si existe, a menos que no después del momento en que las mercancías se entreguen al consignatario, se dé aviso por escrito al porteador de las pérdidas o daños sufridos, y se especifique en él la naturaleza general de estas pérdidas o daños.

"2. Si las pérdidas o daños no son aparentes, el aviso por escrito deberá darse dentro de los diez días siguientes a la entrega completa de las mercancías, excluido el día mismo de la entrega.

"3. Las reservas por escrito son inútiles si el estado de las mercancías ha sido comprobado contradictoriamente en el momento de su entrega.

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

"5. 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 contratante."

ii) Informe del Grupo de Redacción sobre el aviso de demora

a) La cuestión de incorporar en la Convención una norma según la cual el consignatario, para poder reclamar indemnización del porteador por demora en la entrega, debe enviar un aviso fue examinada brevemente por el Grupo de Trabajo, y remitida luego al Grupo de Redacción. Este opinó que la cuestión de principio de si dicha norma era conveniente debía decidirla el Grupo de Trabajo; no obstante, estimó que el Grupo de Trabajo podría considerar útil disponer de un proyecto de texto cuando reexaminara este asunto. En consecuencia, el proyecto de disposición que sigue se presenta sólo con el propósito de facilitar el examen en el Grupo de Trabajo:

"[Aviso del consignatario de que reclamará indemnización por demora en la entrega]

"No se pagará ninguna indemnización por la demora en la entrega a menos que se haya enviado un aviso por escrito al porteador dentro de 21 días a partir del momento en que las mercancías fueron entregadas al consignatario."

Notas sobre el informe del Grupo de Redacción

b) Si el Grupo de Trabajo decidiera incluir en el Convenio revisado una disposición relativa al aviso concerniente a reclamaciones de indemnización del consignatario por demora en la entrega, también deberá decidir la ubicación de esa disposición. El Grupo de Redacción opina que podría figurar como párrafo 5 del proyecto de artículo

siguientes a la entrega completa de las mercancías, excluido el día mismo de la entrega", en sustitución de las palabras "el aviso deberá darse dentro de un plazo de diez días consecutivos después de la entrega" después de la palabra "aparente".

b) En el párrafo 5 se insertaron, entre las palabras "porteador efectivo" y "tendrá", las palabras "en virtud del presente artículo", que no figuraban en el proyecto de texto recomendado por el Grupo de Trabajo.

sobre aviso de pérdida o daño (artículo 19), con lo que el párrafo sobre el efecto del aviso dado al porteador efectivo se convertiría en párrafo 6 de ese artículo.

EXAMEN DE LOS INFORMES DEL GRUPO DE REDACCION

i) *Aviso de pérdida o daños*

11. a) Se expresaron opiniones divergentes con respecto a la utilización del término "documento de transporte" en el párrafo 1, por cuanto dicho término no había sido definido en el proyecto de convenio. El Grupo de Trabajo remitió de nuevo la cuestión al examen del Grupo de Redacción.

b) En relación con el plazo de diez días especificado en el párrafo 2, se planteó la cuestión de determinar si los días festivos y los días no hábiles tenían que excluirse o no en el cálculo de este período. Se expresó la opinión de que el término "días consecutivos" del proyecto de texto tenía por finalidad la inclusión de los días festivos y los días no hábiles en el cálculo del plazo, y que la prolongación del plazo previsto en el inciso 2 del párrafo 6 del artículo 3 del Convenio de Bruselas, de tres a diez días tenía por propósito atenuar las posibles dificultades que pudiera plantear al consignatario este método de cálculo. Por otra parte, se observó que era innecesario utilizar la palabra "consecutivo" para llegar a este resultado.

c) Se pidió también al Grupo de Redacción que considerase la posibilidad de armonizar las versiones del artículo 19 en los diversos idiomas.

ii) *Aviso de demora*

12. A solicitud de un representante, el Grupo de Trabajo acordó aplazar el examen del informe hasta la segunda lectura del proyecto de convenio en lo que respecta al artículo 19.

4. RELACION DEL PROYECTO DE CONVENIO CON OTROS CONVENIOS

1. El Grupo de Trabajo consideró la relación entre el proyecto de Convenio sobre el transporte marítimo de mercaderías y a) los convenios que regulan la responsabilidad por daños ocasionados por un accidente nuclear y b) otros convenios marítimos.

a) *La relación con los convenios que regulan la responsabilidad por daños ocasionados por un accidente nuclear*

i) *Disposiciones contenidas en el Protocolo de Bruselas de 1968*

2. El artículo 4 del Protocolo de Bruselas de 1968 al Convenio de Bruselas de 1924 dice lo siguiente:

"El presente Convenio se aplicará sin perjuicio de las disposiciones de convenciones internacionales o leyes nacionales sobre la responsabilidad por daños nucleares."

ii) *Discusión por el Grupo de Trabajo*

3. Con arreglo a un nuevo artículo propuesto, cuando sea aplicable este artículo la responsabilidad por daños ocasionados por un accidente nuclear no se regirán por el Convenio sobre el transporte marítimo de mercaderías. En favor del nuevo artículo se adujo que permitiría a los Estados partes en la Convención de París de 1960 sobre responsabilidad de terceros en materia de energía nuclear, enmendado por el Protocolo Adicional de 1964, o la Convención de Viena de 1963 sobre responsabilidad civil por daños nucleares, ser partes también en el proyecto de Convenio sobre el transporte marítimo de mercaderías. Se señaló además que sería conveniente concordar la norma relativa a daños nucleares con la Convención de Bruselas relativa a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares, de 1971, y con la disposición correlativa del artículo 20 del Convenio de Atenas relativo al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje, de 1974.

4. El nuevo artículo propuesto contó con el apoyo general, aunque se manifestó también la opinión de que el artículo 4 del Protocolo de Bruselas de 1968 era igualmente aceptable. También se sugirió que el nuevo artículo propuesto debería prever el caso de los Estados que actualmente carecen de leyes nacionales concretas que rijan la responsabilidad por este tipo de daño, pero que basan tal responsabilidad en los principios generales de la responsabilidad civil. Se remitió al Grupo de Redacción el nuevo artículo propuesto, junto con la sugerencia relativa a su enmienda.

b) *Relaciones con otros convenios marítimos*

i) *Disposiciones contenidas en otros convenios*

5. El artículo 8 del Convenio de Bruselas de 1924 dice lo siguiente:

"Las disposiciones del presente Convenio no modifican ni los derechos ni las obligaciones del porteador, derivados de cualquier ley en vigor en este momento, relativa a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima."

ii) *Discusión por el Grupo de Trabajo*

6. Se dijo que, si bien el artículo 8 del Convenio de Bruselas de 1924 era sustancialmente aceptable, su redacción era ambigua y la frase "en vigor en este momento" daba a entender que únicamente las normas que estaban en vigor en el momento de firmarse ese Convenio pertenecían al ámbito de aplicación de la norma. Se dijo además que debía hacerse referencia a la limitación de la responsabilidad en virtud de convenios internacionales.

7. Se manifestó también la opinión de que las disposiciones del artículo 19 del Convenio de Atenas relativo al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje, de 1974, podría constituir una base idónea para un texto conveniente. Este artículo dice lo siguiente:

"El presente Convenio no modificará los derechos ni las obligaciones del porteador, el porteador ejecutante y sus

empleados o agentes, previstos en convenios internacionales relativos a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima.”

Sin embargo, se sugirió que si bien el texto del artículo 19 del Convenio de Atenas de 1974 podía servir de modelo, sería necesario en este contexto referirse también a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de naves destinadas a la navegación marítima prevista en la legislación nacional.

8. A continuación, se remitió al Grupo de Redacción la cuestión de la relación del proyecto de Convenio con otros convenios, para que aquél formulase un proyecto de texto, habida cuenta del debate precedente.

INFORME DEL GRUPO DE REDACCION

a) El Grupo de Redacción examinó dos disposiciones concernientes a las relaciones del Convenio revisado con otros Convenios y recomendó al respecto el siguiente proyecto de texto:

*“[Relaciones del Convenio revisado con otros convenios]
[Parte VII]*

“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.”

Notas sobre el proyecto de disposiciones propuesto

b) Un representante expresó la opinión de que el párrafo 1 del proyecto de texto que figura en los párrafos anteriores no debería contener referencia alguna a las “leyes nacionales” y se reservó su posición sobre este extremo.

EXAMEN DEL INFORME DEL GRUPO DE REDACCION

9. El Grupo de Trabajo examinó, el informe del Grupo de Redacción citado en los párrafos anteriores. El Grupo de Trabajo aprobó este informe, incluido el proyecto de disposiciones propuesto. Sin embargo, el Grupo de Trabajo volvió a remitir al Grupo de Redacción la cuestión de la

armonización de las versiones de este artículo en distintos idiomas.

5. AVERIA GRUESA

a) *Disposiciones de los convenios vigentes*

1. El párrafo 2 del artículo 5 del Convenio de Bruselas de 1924 dispone lo siguiente:

“Ninguna disposición de estas reglas se considerará como impedimento para la inserción en un conocimiento de cualquier disposición lícita relativa a averías gruesas.”

b) *Discusión por el Grupo de Trabajo*

2. El debate mantenido en el Grupo de Trabajo se basó en la disposición anterior, y en los textos de las propuestas presentadas por dos representantes.

3. La primera propuesta, tras repetir la disposición anterior contenida en el Convenio de Bruselas, disponía que ninguna persona que tenga interés en las mercancías estaría obligada a contribuir en caso de avería gruesa a menos que el porteador probara que él, sus empleados y agentes adoptaron todas las medidas que cabía razonablemente esperar para evitar el accidente que produjo la avería gruesa.

4. La segunda propuesta, tras repetir igualmente la anterior disposición del Convenio de Bruselas, disponía que las acciones relativas a averías gruesas estarían regidas por las disposiciones correspondientes del proyecto de convenio, y que toda disposición que no estuviese en consonancia con el Convenio era nula y sin efecto en la medida en que se apartase del mismo.

5. Se declaró que la primera propuesta tenía por objeto resolver la situación que surge con respecto a la avería gruesa debido a los efectos sobre las reglas que la rigen de lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 5 del anteproyecto de convenio, relativo a la norma básica sobre la responsabilidad del porteador. Según la regla D de las Reglas York-Amberes, el derecho a contribuir en caso de avería gruesa no resultaba afectado aunque el acontecimiento que dio lugar al sacrificio económico o gastos se debiera a la culpa de una de las partes en la operación. No obstante, esto no perjudicaba los recursos existentes contra dicha parte por la culpa. Si, con arreglo a esta norma, el propietario de la carga hiciera una contribución al porteador para la avería gruesa, y luego tratase de recuperar tal contribución sobre la base de que la pérdida causada por la avería gruesa se debió a la culpa del porteador, esta acción podría no prosperar ya que puede no ser considerada una acción por pérdida, daños o gastos resultantes de la pérdida o el daño de las mercaderías en el sentido del artículo 5 1). Para evitar esto, la primera propuesta negaba al porteador el derecho de contribución a menos que probara que no había habido culpa por su parte. No obstante, al comentar esta propuesta se expresó la opinión de que imponía una obligación excesiva al porteador y de que limitaba demasiado su derecho de contribución. También se sugirió que una manera mejor de lograr el resultado apetecido no era negar el derecho a contribuir, sino conceder el derecho de reembolso con

respecto a la contribución a menos que el porteador probase la ausencia de culpa. En consecuencia, hubo acuerdo en que el derecho de los propietarios de la carga a reconvenir en relación con la contribución a la avería gruesa debía regirse por las disposiciones del Convenio como si esa reconvencción fuera una demanda derivada de la pérdida de la mercadería o de daños causados a ésta. Sin embargo, un representante señaló que si se aplicaban a tales reconvencciones todas las disposiciones del Convenio había la posibilidad de que se perjudicara la posición de los propietarios de la carga en algunas jurisdicciones a causa de la aplicación del plazo del artículo 20. Este representante dijo que, en vista de esta dificultad, si se aprobaba una disposición en este sentido tal vez debería hacerse una reserva sobre este punto.

6. En apoyo de la segunda propuesta, se declaró que los derechos de las partes en un contrato de transporte con respecto a la avería gruesa actualmente se establecían en general en las cláusulas de los conocimientos de embarque. Por tanto, era importante asegurar que tales cláusulas no fueran contra las disposiciones del Convenio. Respecto de esta propuesta se señaló que era superflua dado que el artículo 23 ya anulaba todas las cláusulas que se apartaran del proyecto de convenio.

7. Algunos representantes declararon también que convenía aclarar lo que significaba la referencia a las disposiciones "lícitas" relativas a la avería gruesa contenidas en el texto del párrafo 2 del artículo 5 del Convenio de Bruselas. Se señaló que las disposiciones que no fueran lícitas serían ineficaces en cualquier caso y, por tanto, esas palabras tal vez fueran superfluas.

8. Se decidió que el texto actual del párrafo 2 del artículo 5 del Convenio de Bruselas, junto con los cambios de redacción sugeridos al respecto, fuesen examinados por el Grupo de Redacción con miras a redactar un texto adecuado.

INFORME DEL GRUPO DE REDACCION

El Grupo de Redacción examinó este tema, y recomendó que el Grupo de Trabajo considerara la siguiente disposición.

"[Artículo 24: Avería gruesa]

"1. Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de lo dispuesto en el contrato de transporte o en las leyes nacionales acerca de la avería gruesa.

"2. No obstante, las normas del presente Convenio relativas a la responsabilidad del porteador por pérdidas o daños de las mercancías regularán la responsabilidad del porteador de indemnizar al consignatario con respecto a cualquier acto que contribuya a producir una avería gruesa."

EXAMEN DEL INFORME DEL GRUPO DE REDACCION

9. El Grupo de Trabajo examinó el mencionado informe del Grupo de Redacción. El informe, incluido el proyecto

de disposiciones propuesto, fue aprobado por el Grupo de Trabajo.

Se hicieron los siguientes comentarios y reservas en relación con el proyecto de disposiciones:

a) Una delegación se reservó el derecho a añadir, cuando promulgase normas de derecho interno para dar efecto al proyecto de Convenio, una disposición que protegiese los derechos conferidos en virtud del párrafo 2 con respecto a la avería gruesa frente a los efectos de una posible expiración del plazo de prescripción previsto en el artículo 20 del proyecto de Convenio.

b) Dos delegaciones se reservaron su posición con respecto al párrafo 2.

c) Se pidió al Grupo de Redacción que considerase la posibilidad de armonizar las versiones en los distintos idiomas del texto del artículo 24.

B. Segunda lectura del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías

Examen del Grupo de Trabajo

1. El Grupo de Trabajo examinó en segunda lectura el proyecto de disposiciones que había aprobado en el curso de sus períodos de sesiones tercero a séptimo¹⁵.

Título del convenio

2. Luego de deliberar, el Grupo de Trabajo decidió modificar el título del proyecto de convenio como sigue: "Proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercaderías".

Epígrafes

3. El Grupo de Trabajo decidió remitir al Grupo de Redacción el examen de los epígrafes enunciados en el anteproyecto de convenio.

CAPITULO I. AMBITO DE APLICACION

Artículo 1 [Ambito documentario del Convenio]

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

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

¹⁵ Véase el documento A/CN.9/WG.III/WP.19. En la reseña del examen del proyecto de convenio por el Grupo de Trabajo en segunda lectura, que sigue, los artículos figuran en el orden en que aparecieron en el documento A/CN.9/WG.III/WP.19 y no en el orden aprobado en definitiva en este período de sesiones.

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

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

Párrafo 1

4. El Grupo de Trabajo adoptó esta disposición según se enuncia precedentemente.

Párrafo 2

5. El Grupo de Trabajo examinó la cuestión relativa al mantenimiento o supresión del párrafo 2. En apoyo a esta disposición, se dijo que en circunstancias especiales convendría a los cargadores que hubiera la posibilidad de acordar la no aplicación del convenio. No obstante, la mayoría de los representantes apoyaron la supresión de este párrafo, pues la disposición podría facilitar que los porteadores eludiesen la protección dispuesta en el convenio en favor de los cargadores y de los consignatarios. En consecuencia, el Grupo de Trabajo decidió suprimir el párrafo 2 de este artículo.

Párrafo 3

6. El Grupo de Trabajo adoptó esta disposición según se enuncia precedentemente. En este contexto, el representante de la República Federal de Alemania, en su calidad de Presidente del Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre reglamentación internacional del transporte marítimo, informó al Grupo de que ese Grupo de Trabajo no había tomado en el período de sesiones que celebró a comienzos de este año ninguna decisión definitiva sobre las medidas legislativas o de otro orden que finalmente habría que adoptar sobre pólizas de fletamento. Esa decisión fue aplazada hasta 1978. El Presidente expuso brevemente las razones de la decisión.

Párrafo 4

7. La mayoría de los representantes opinaron que la redacción de este párrafo, al excluir el ámbito del convenio "los contratos de transporte de una cierta cantidad de mercancías durante un determinado período de tiempo" era demasiado amplia, ya que tendría como consecuencia la exclusión de un gran número de contratos de transporte de la esfera de protección del Convenio. Respondiendo a estos comentarios, un representante propuso el siguiente nuevo texto para el párrafo 4:

"Las disposiciones del presente convenio no serán aplicables a los *contratos de embarques sucesivos de mercancías como carga a granel completa*. No obstante, si se expide un conocimiento de embarque en cumplimiento de dicho contrato, se aplicarán las disposiciones del Convenio a ese conocimiento de embarque, cuando regulen la relación entre el porteador y el tenedor del conocimiento de embarque."

El representante que presentó esta propuesta explicó que tales contratos a largo plazo de embarques sucesivos de mercancías como carga a granel completa eran habituales en muchos tipos de comercio, y que las partes en esos contratos a largo plazo solían estar en igual posición negociadora. Por lo general, el contrato fijaba los fletes a largo plazo y disponía, entre otras cosas, el tipo de póliza de fletamento que se utilizaría para cada embarque en virtud del contrato, por lo cual tenía el carácter de "contrato de referencia" para futuros embarques. En consecuencia, la exclusión del convenio de este tipo de contratos podría ser considerada también como una consecuencia de la exclusión del convenio que se había acordado respecto de las pólizas de fletamento. Otro representante sugirió que se agregasen las palabras "si las partes así lo conviniere" al final de la primera cláusula del proyecto de propuesta que figura precedentemente, a fin de que la aplicabilidad del Convenio a esos contratos dependiese de un acuerdo especial de las partes. Varios representantes se mostraron partidarios del proyecto de propuesta en su forma enmendada. El representante que había sugerido el nuevo texto para el párrafo 4 retiró a continuación su propuesta. El Grupo de Trabajo decidió entonces suprimir el párrafo 4 de este artículo.

Párrafo 4 bis

8. El Grupo de Trabajo convino en agregar un nuevo párrafo, basado en el artículo 7 de la Convención sobre la Prescripción en Materia de Compraventa Internacional de Mercaderías, que dice lo siguiente:

"Artículo 7

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

Se pidió al Grupo de Redacción que considerara la ubicación más adecuada que podía darse dentro del proyecto de convenio a la disposición.

Artículo 2 [Ambito geográfico de aplicación]

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

- a) El puerto de carga previsto en el contrato de transporte esté situado en un Estado contratante, o
- b) El puerto de descarga previsto en el contrato de transporte esté situado en un Estado contratante, o
- c) Uno de los puertos facultativos de descarga previstos en el contrato de transporte sea el puerto efectivo de descarga y dicho puerto esté situado en un Estado contratante, o
- d) El conocimiento de embarque u otro documento que acredite el contrato de transporte esté expedido en un Estado contratante, o
- e) El conocimiento de embarque u otro documento que acredite el contrato de transporte estipule que el contrato se regirá por las disposiciones del presente

Convenio o por la legislación de cualquier Estado que dé efecto a esas disposiciones.

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

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

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

Párrafo 1

1. El Grupo de Trabajo conservó las disposiciones de este párrafo. No aprobó en cambio la propuesta de un representante para que se suprimieran las palabras "previsto en el contrato de transporte" en los incisos *a)* y *b)*; esta propuesta se basaba en el deseo de que los principios del convenio se aplicaran al caso en que las mercaderías comprendidas en un conocimiento de embarque que no fuere emitido en un Estado contratante fueran de hecho (des)cargadas en un puerto de un Estado contratante cuando el contrato de transporte no previera un puerto de (des)carga no ubicado en un Estado contratante. Esta propuesta no fue aprobada, por cuanto ello impediría que las partes supieran anticipadamente con certeza si el convenio sería o no aplicable.

Párrafo 2

2. El Grupo de Trabajo adoptó esta disposición según se enuncia precedentemente.

Párrafo 3

3. El Grupo de Trabajo examinó la posibilidad de suprimir este párrafo. Muchos representantes lo calificaron de superfluo, ya que el principio que contenía formaba parte del derecho internacional. Otros opinaron que la disposición era útil en cuanto prevendría posibles controversias sobre el cumplimiento del Convenio con arreglo a la legislación nacional, como había ocurrido con la aplicación del Convenio de Bruselas de 1924. El Grupo de Trabajo, luego de deliberar, decidió suprimir el párrafo 3.

Párrafo 4

4. Se sugirió la supresión de este párrafo en vista de que un Estado tenía en todo caso el derecho de aplicar las normas del Convenio al transporte interno y de que una disposición expresa a este efecto constituiría una intromisión en el principio de soberanía de los Estados. Otro representante expresó sin embargo la conveniencia de una disposición conforme al espíritu del párrafo 4, habida cuenta del sistema constitucional de su país. El Grupo de Trabajo decidió en consecuencia conservar esta disposición en el Convenio y remitió el párrafo 4 al Grupo de Redacción para que buscara una formulación apropiada.

Artículo 3 [Definiciones]

[En el presente Convenio:]

1. Se entiende por "porteador" o "porteador con-

tratante" toda persona que en su propio nombre celebra un contrato de transporte marítimo de mercancías con el cargador.

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

3. El término "mercancías" comprende los bienes, objetos, mercaderías y artículos de cualquier clase y los animales vivos.

4. El "contrato de transporte" es aquel en virtud del cual el porteador conviene con el cargador, contra el pago de un flete, en transportar determinadas mercancías por mar de un puerto a otro en el cual se efectuará la entrega.

[5. "Buque" significa cualquier embarcación empleada para el transporte de mercancías por mar.]

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

7. El "consignatario" es la persona autorizada para recibir las mercancías.

1. El Grupo de Trabajo opinó que la Convención debería comenzar con un artículo sobre las definiciones y, por tanto, decidió que este artículo pasara a ser el artículo 1. Un representante se opuso a ello basándose en que una convención debe comenzar definiendo primero su ámbito de aplicación. Este representante dijo que era partidario del orden de artículos contenido en la versión preliminar del proyecto de convenio (A/CN.9/WG.III/WP.19).

Párrafos 1 y 2

2. El Grupo de Trabajo decidió pedir al Grupo de Redacción que considerara la posibilidad de modificar los párrafos 1 y 2 teniendo en cuenta las definiciones de "porteador" y "porteador verdadero" dadas en la Convención de Atenas relativa al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje, 1974. Estas definiciones son las siguientes:

"a) Se entiende por "porteador" toda persona que ha celebrado un contrato de transporte o en cuyo nombre se ha celebrado un contrato de transporte, independientemente de que el transporte sea realizado efectivamente por ella o por un porteador verdadero;

"b) Se entiende por "porteador verdadero" toda persona distinta del porteador que, siendo el propietario, fletador o explotador de un buque, realiza efectivamente la totalidad o parte del transporte."

Un representante sugirió que era innecesario que la terminología del nuevo convenio fuera idéntica a la del Convenio de Atenas de 1974 dadas las diferencias entre los problemas del transporte de pasajeros y los del transporte de carga. Además, ese representante estimó que en vista de que el Convenio de Atenas era inaceptable para algunos Estados, sería infortunado incorporar disposiciones de ese Convenio en el proyecto del Grupo de Trabajo.

Párrafo 3

3. Un representante propuso la nueva formulación de la definición de "mercancías" siguiente: El término "mercancías" significa todo tipo de mercancías, incluso animales vivos; cuando las mercancías son embaladas o reunidas en un contenedor, plataforma u otro elemento de transporte proporcionado por el cargador, el término "mercancías" comprende el embalaje o elemento de transporte proporcionado por el cargador.

4. Se explicó que la finalidad de la propuesta era incluir todos los tipos de embalaje dentro de la definición de "mercancías". Contra esta propuesta se dijo que fomentaría las reclamaciones por daños al embalaje incluso en los casos en que las propias mercancías no resultaran dañadas. Se sugirió también que el porteador debería ser el único responsable de los daños causados a los embalajes de valor, como por ejemplo los contenedores. El Grupo de Trabajo aprobó el fondo de la propuesta antes citada y pidió al Grupo de Redacción que formulase una nueva definición del término "mercancías" utilizando como base dicha propuesta.

Párrafo 4

5. El Grupo de Trabajo remitió al Grupo de Redacción la sugerencia de un representante de suprimir las palabras "en el cual efectuará la entrega".

Párrafo 5

6. El Grupo de Trabajo decidió suprimir la definición de "buque" por opinar que era innecesaria.

Párrafo 6

7. Para aclarar que la expresión "conocimiento de embarque" además de los documentos expedidos "a la orden de una persona designada, o al portador", comprendía también los documentos expedidos "a la orden", el Grupo de Trabajo, a propuesta de un representante, decidió insertar en la segunda frase de la definición del término "conocimiento de embarque" una expresión adecuada al efecto.

8. Un representante sugirió que se suprimiera la referencia a la carga de las mercancías en la primera frase de la definición del término "conocimiento de embarque", ya que cargar era simplemente una forma de "tomar a su cargo las mercaderías". No obstante, el Grupo de Trabajo no aceptó esta sugerencia, ya que generalmente los bancos que efectúan el pago contra la entrega de los documentos exigen conocimientos de embarque en los que se consigne expresamente que las mercancías han sido cargadas a bordo de un buque determinado.

9. Un representante sugirió que la expresión "contrato de transporte marítimo de mercancías" se sustituyera por las palabras "contrato de transporte", basándose en que el párrafo 4 del artículo 3 contenía la definición de este término. El Grupo de Trabajo decidió remitir esta sugerencia al Grupo de Redacción.

Párrafo 7

10. Un representante propuso sustituir la definición de "consignatario" por la siguiente:

"'Derechohabiente' significa la persona autorizada para recibir las mercancías. Esta persona está en condiciones de ejercer los derechos del cargador."

En el texto original de la propuesta, en francés, se utilizó la expresión "*l'ayant-droit*" para indicar el objeto definido.

11. Este representante opinó que en francés el término "destinatario" sólo comprendía un consignatario designado y, por consiguiente, se requería un término diferente tal como "*l'ayant-droit*". No obstante, hubo acuerdo general en que el término "*consignee*" era el que debía utilizarse en el texto inglés, y que el equivalente más próximo a ese término en francés era "*destinataire*". Por esta razón, se mantuvo el término "*destinataire*" en el texto francés del artículo. Con respecto a la segunda frase de la propuesta anterior, la mayoría de los representantes opinaron que no debería aprobarse ya que las posiciones jurídicas de cargadores y consignatarios no eran necesariamente idénticas.

12. El Grupo de Trabajo aprobó el texto del párrafo 7 tal como se ha reproducido anteriormente.

13. Un representante sugirió que debía modificarse el orden de las definiciones contenido en el artículo 3, a fin de que la definición de "consignatario" figurase después de la definición de "porteador efectivo". El Grupo de Trabajo pidió al Grupo de Redacción que examinase la conveniencia de reordenar el artículo según lo propuesto.

CAPITULO II. RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR**SECCION I. DISPOSICIONES GENERALES****Artículo 4 [Período durante el cual el porteador es responsable]**

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

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

a) Poniéndolas en poder del consignatario;

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

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

3. La mención del porteador o del consignatario en los anteriores párrafos 1) y 2) comprende también a los empleados, los agentes y otras personas que actúen según

instrucciones del porteador o del consignatario, respectivamente.

Párrafo 1

1. El Grupo de Trabajo aprobó esta disposición tal como se indica *supra*.

Párrafo 2

2. Se sugirió que las palabras "los usos" del inciso b) se sustituyan por las palabras "los usos del ramo del comercio de que se trate", u otras cualesquiera de un sentido análogo.

3. El Grupo de Trabajo remitió esta sugerencia al Grupo de Redacción y, con sujeción a una fórmula apropiada en el sentido indicado, aprobó las disposiciones del párrafo 2.

Párrafo 3

4. El Grupo de Trabajo aprobó esta disposición tal como se indica *supra*.

Artículo 5 [Normas básicas sobre la responsabilidad del porteador]

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 dentro del plazo expresamente acordado por escrito o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, habida cuenta de las circunstancias del caso, cabría razonablemente exigir a un porteador diligente.

3. El titular de una acción por pérdida de las mercancías podrá considerarlas perdidas cuando no hayan sido entregadas según requiere el artículo [4] dentro de los [sesenta] días siguientes a la expiración del plazo de entrega previsto en el párrafo [2] de [este] 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 auxiliares 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 exista la prueba de que la totalidad o parte de la pérdida, el daño o la demora en la entrega se produjo por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o sus agentes.

6. El porteador no responderá de la pérdida o daños que sean resultado de medidas adoptadas para el salva-

mento de vidas humanas o de medidas razonables para el salvamento de mercancías en el mar.

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

Párrafo 1

1. El Grupo de Trabajo examinó, pero no aprobó, una propuesta de un representante tendiente a que el párrafo 1, por las razones indicadas en el documento A/CN.9/WG.III(VII)/CRP.1, presentado por la OCTI, dijera lo siguiente:

"1. El porteador será responsable de toda pérdida o daño de las mercancías si la pérdida o el daño se produjo cuando éstas estaban a su cargo; responde igualmente de todos los perjuicios que resulten de la demora en la entrega.

"El porteador quedará exonerado de esta responsabilidad si prueba que tanto él como sus empleados o sus mandatarios han tomado todas las medidas que cabría razonablemente exigir para evitar la pérdida o el daño de las mercancías o el perjuicio resultante de la demora en la entrega."

2. El Grupo de Trabajo consideró, pero no aprobó, la propuesta de otro representante de que se añadieran al final del párrafo 1 las palabras "se considerará que las medidas para poner en estado de navegabilidad a un buque serán las medidas que razonablemente se requiera que hayan de adoptar el porteador, sus auxiliares o agentes".

3. Cuatro representantes propusieron un nuevo párrafo 1 bis que diría lo siguiente:

"Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, el porteador no será responsable de las pérdidas, daños, gastos o demora que resulten de cualquier negligencia o error en la navegación del buque, o de un incendio, salvo que se demuestre que el hecho que causó dicha pérdida, daño, gasto o demora es imputable al comportamiento indebido del porteador."

En abono de esta propuesta se arguyó que:

a) Los viajes por mar seguían entrañando considerables peligros;

b) El naviero no tenía un control efectivo continuo sobre el capitán, la tripulación, los pilotos, o las condiciones prevalecientes en los puertos de carga y descarga;

c) La supresión de la exención de culpa por "error de navegación" daría lugar a un aumento considerable de la prima del seguro de responsabilidad civil para el porteador sin una disminución correspondiente de la prima del seguro de la carga. El aumento de la prima del seguro de responsabilidad civil se reflejaría en un aumento de los fletes;

d) Ni los navieros ni los porteadores eran partidarios de la supresión de la exención de culpa por "error de navegación";

e) Por el momento, el efecto económico real de la supresión de esta exención era desconocido e incalculable; y

f) La supresión de la exención de culpa por error de navegación tendría graves efectos nocivos sobre las prácticas relativas a la avería gruesa. Por lo tanto, el Grupo de Trabajo no debía adoptar ninguna medida que prejuzgara sobre esa cuestión, que debía ser examinada en 1979 por el Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo de la UNCTAD.

Los representantes que se oponían a la adición de este párrafo 1 bis propuesto adujeron las siguientes razones:

a) Gracias a los progresos de la tecnología, los peligros de los viajes por mar se habían reducido considerablemente;

b) Gracias a los progresos en las comunicaciones, el naviero podía actualmente estar en contacto permanente con la embarcación y sus oficiales;

c) No había datos suficientes para llegar a la conclusión de que los costos totales del seguro aumentarían como consecuencia de la supresión de la exención;

d) Los cargadores eran partidarios de la supresión de la exención;

e) El mantenimiento de la exención de culpa por "error de navegación" constituiría una grave desviación de los principios jurídicos generales básicos de la responsabilidad por culpa y la responsabilidad civil y estaría en contra de los principios establecidos en otras convenciones sobre transporte;

f) El texto actual del párrafo 1 del artículo 5 representaba una transacción cuidadosamente establecida, que debía mantenerse.

4. El Grupo de Trabajo, tras deliberar, decidió no aprobar el párrafo 1 bis propuesto.

5. Otro párrafo 1 bis propuesto decía lo siguiente:

"Sin embargo, el porteador no estará obligado a pagar indemnización por pérdidas, daños o gastos, que no sean las pérdidas o los daños de las mercancías resultantes de demoras en la entrega, cuando esas pérdidas, daños o gastos no pudieran haber sido razonablemente previstos por el porteador en el momento de celebrar el contrato de transporte como una consecuencia probable de la demora."

6. Se expresó la opinión de que la anterior disposición, que limitaba la responsabilidad del porteador a pagar la indemnización por los daños previsibles, era innecesaria, y que podía dejarse que este problema lo resolvieran las leyes nacionales.

7. El Grupo de Trabajo decidió no aprobar esta propuesta.

Párrafo 2

8. A propuesta de un representante, el Grupo de Trabajo decidió añadir las palabras "en el puerto de descarga previsto en el contrato de transporte" después de las palabras "no hayan sido entregadas" en el párrafo 2 del artículo 5.

Párrafo 3

9. El Grupo de Trabajo decidió aprobar esta disposición tal como se indica *supra*.

Nuevo párrafo 4

10. Dos representantes propusieron el siguiente texto como nuevo párrafo 4 en reemplazo de la disposición existente:

"El porteador será responsable en caso de incendio, salvo que demuestre que disponía de los medios adecuados para prevenir el incendio y que tanto él como sus encargados y sus mandatarios tomaron todas las medidas razonables para evitarlo y para limitar sus consecuencias, a menos que el demandante demuestre que la culpa o negligencia del porteador, o de sus mandatarios o sus encargados, causó o contribuyó a causar el incendio."

11. En apoyo de esta propuesta se adujo que la fórmula actual del párrafo 4 hacía recaer en el reclamante una carga de la prueba excesiva para él, y que la nueva fórmula propuesta era más equitativa. Sin embargo muchos representantes expresaron la opinión de que la fórmula actual era justificable, pues la mayoría de los incendios en los buques eran causados por combustión espontánea originada en la carga. Se observó que la propuesta llevaría básicamente al mismo resultado que la aplicación de la norma contenida en el párrafo 1 del artículo 5. Se señaló también que la redacción actual del párrafo 4 del artículo 5 era parte de una transacción cuidadosamente establecida, consignada en el párrafo 1 del artículo 5.

12. El Grupo de Trabajo decidió no aprobar el texto propuesto.

Párrafo 5

13. El Grupo de Trabajo consideró, pero no aprobó, la propuesta de un representante de que se suprimiera el párrafo 5.

Párrafo 6

14. El Grupo de Trabajo consideró, pero no aprobó, la propuesta de un representante de que la exención de responsabilidad del transportista por pérdidas o daños resultantes de medidas encaminadas a salvar vidas humanas en el mar debía limitarse a las medidas razonables.

Párrafo 7

15. El Grupo de Trabajo decidió aprobar esta disposición tal como se indica *supra*.

SECCION 2. LIMITES DE LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

Artículo 6 [Cómputo del límite]

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

1. La responsabilidad del porteador con arreglo a lo dispuesto en el artículo [5] estará limitada a una suma

equivalente a () francos por bulto u otra unidad de carga transportada o a () francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías que hayan sido perdidas o dañadas o hayan sufrido demora, si esta cantidad es mayor.]

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

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

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

Opción x: del [doble] del flete.

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

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

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

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

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

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

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

Párrafos 1 y 2

1. Un representante propuso que se substituyesen los párrafos 1 y 2 del artículo 6 por el texto siguiente:

"La responsabilidad del porteador con arreglo a lo dispuesto en el artículo [5] estará limitada a una suma equivalente a () francos por kilogramo de peso bruto de

las mercancías que hayan sido perdidas o dañadas o hayan sufrido demora."

En apoyo de la propuesta, este representante señaló que la limitación por bulto o unidad contenida en el Convenio de Bruselas de 1924 había dado lugar a ambigüedades e incertidumbres. Los tribunales de diferentes países habían llegado a distintas conclusiones en cuanto a su interpretación. Aunque se habían hecho algunas aclaraciones mediante la adopción de la llamada cláusula de contenedores en el Protocolo de Bruselas de 1968 y de la substitución de un concepto de "unidad" por otro de "unidad de carga transportada" en el nuevo proyecto de convenio, seguirían existiendo dificultades considerables en cuanto a la interpretación correcta de lo que debería considerarse un "bulto" o "unidad de carga transportada". Este representante señaló también que las convenciones internacionales relativas al transporte por aire, carretera y ferrocarril sólo utilizaban un concepto de limitación basada en el peso.

2. La mayoría de los representantes expresaron la opinión de que esta propuesta conduciría a una considerable simplificación del texto actual. Sin embargo, algunos representantes manifestaron que sólo podían aceptar la citada propuesta si se establecía una norma de limitación separada en términos de costos de flete por demora en la entrega de las mercancías. Se expresó también la opinión de que la formulación actual podía llevar a una suma indebidamente baja de indemnización cuando la carga afectada fuera de peso reducido pero de valor elevado.

3. El Grupo de Redacción decidió incluir en el proyecto de convenio las siguientes variantes respecto de la limitación de la responsabilidad de los porteadores:

a) Una norma general en función del peso bruto;

b) Una norma general en función del peso bruto, aparejada con una norma especial relativa a la demora en la entrega de las mercancías;

c) Una norma general en función del peso bruto o por bulto u otra unidad de carga transportada;

d) Una norma general en función del peso bruto o bulto u otra unidad de carga transportada, con una norma especial relativa a la demora en la entrega de las mercancías;

e) La variante mencionada en el inciso d), aparejada con otra norma especial para los contenedores.

4. El Grupo de Trabajo convino en que no se aprobase una norma básica sobre ninguna de las variantes mencionadas puesto que era deseable mantener las distintas variantes. Varios representantes opinaron que los gobiernos no estarían en condiciones de elegir entre estas variantes hasta que se hubieran convenido las sumas que debían fijarse como responsabilidad máxima por kilogramo de peso bruto o bulto o unidad de carga transportada. El Grupo de Trabajo pidió al Grupo de Redacción que redactase variantes de textos teniendo en cuenta los debates.

Párrafos 3 y 4

5. El Grupo de Trabajo aprobó los párrafos 3 y 4 del artículo 6 tal como aparecen en los párrafos precedentes.

Artículo 7 [Aplicabilidad de los límites de la responsabilidad; responsabilidad extracontractual; empleados y agentes]

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

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

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

El Grupo de Trabajo aprobó el texto del artículo 7 tal como aparece en los párrafos precedentes.

Artículo 8 [Efectos del acto doloso]

El porteador no tendrá derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad prevista en el párrafo 1 del artículo [6] si se demuestra que los daños han sido causados por un acto doloso del porteador, o de alguno de sus empleados o agentes en el ejercicio de sus funciones. El empleado o agente del porteador tampoco tendrá derecho a beneficiarse de esa limitación de responsabilidad con respecto a los daños causados por un acto doloso de su parte.

1. A propuesta de un representante, el Grupo de Trabajo convino en reemplazar la expresión "acto doloso" por la correspondiente formulación del artículo 13 de la Convención de Atenas sobre el transporte marítimo de pasajeros y su equipaje, 1974¹⁶.

2. El Grupo de Trabajo examinó la propuesta de un representante para que se suprimiesen en la primera cláusula del artículo 8 las palabras "o de alguno de sus empleados o agentes en el ejercicio de sus funciones". Se sostuvo en apoyo de esta propuesta que la limitación de la responsabilidad de los porteadores sólo podía eliminarse cuando el porteador fuese personalmente responsable de un acto doloso grave. Se sostuvo en contra de ello que los porteadores actuaban habitualmente por medio de emplea-

dos o agentes y que, por lo tanto, la enmienda propuesta reduciría enormemente la protección especial que establece este artículo en favor de cargadores y consignatarios.

3. Las opiniones dentro del Grupo de Trabajo respecto de la enmienda propuesta estaban divididas casi en partes iguales. Algunos representantes opinaban que debían conservarse estas palabras. No obstante, prevaleció la opinión que sostenía que debían suprimirse las palabras "o de alguno de sus empleados o agentes en el ejercicio de sus funciones" en la primera frase del artículo 8.

4. Uno de los representantes reservó su posición respecto del artículo 8, en vista de su relación con el artículo 6.

SECCION 3. CARGA SOBRE CUBIERTA

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 [con los usos generales del comercio de que se trate] o con 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, el porteador será responsable de las pérdidas o daños sufridos por las mercancías, así como de la demora en la entrega, que resulten solamente del transporte sobre cubierta, de conformidad con las disposiciones de los artículos [6 y 7]. Esta disposición será también aplicable cuando el porteador conforme al párrafo 2 del presente artículo, no pueda invocar un acuerdo para el transporte sobre cubierta contra un tercero que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.

4. El transportar mercancías sobre cubierta contraviniendo el acuerdo expreso de transportarlas bajo cubierta se considerará negligencia intencional y estará sujeto a la disposición del artículo [8].

Párrafo 1

1. El Grupo de Trabajo examinó, sin aprobar, la propuesta de un representante de agregar las palabras "vigentes en el puerto de carga" o las palabras "vigentes en el puerto de descarga" al final de este párrafo.

2. El Grupo de Trabajo decidió conservar sin cambios el texto de este párrafo, aunque, a propuesta de un representante, al que apoyaron varios otros, suprimió los corchetes que encerraban las palabras "con los usos generales del comercio de que se trate".

¹⁶ El artículo 13 de dicha Convención dice lo siguiente:

"Artículo 13

"Pérdida del derecho de limitar la responsabilidad

"1. El porteador no tendrá derecho a limitar la responsabilidad con arreglo a los artículos 7 y 8 y al párrafo 1 del artículo 10, si se prueba que los perjuicios resultaron de un acto u omisión del porteador, con la intención de causar esos perjuicios, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente se causarían esos perjuicios.

"2. El empleado o agente del porteador o del porteador ejecutante no tendrá tal derecho a limitar la responsabilidad, si se prueba que los perjuicios resultaron de un acto u omisión de ese empleado o agente, con intención de causar esos perjuicios, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente se causarían esos perjuicios."

Párrafo 2

3. Un observador propuso que la facultad concedida a los porteadores en este párrafo de transportar mercancías sobre cubierta debería aplicarse solamente al "transporte sobre cubierta en contenedores, en buques contenedores especialmente equipados". El Grupo de Trabajo tomó nota de esta propuesta.

Párrafo 3

4. El Grupo de Trabajo adoptó sin cambios el texto de este párrafo, pero corrigió la referencia que figura al final de la primera cláusula pasando de "los artículos 6 y 7" a "los artículos 6 y 8".

Párrafo 4

5. El Grupo de Trabajo decidió conservar el fondo de este párrafo aunque reemplazó la expresión "negligencia intencional" por una expresión basada en la formulación que emplea el artículo 13 de la Convención de Atenas sobre el transporte marítimo de pasajeros y su equipaje (véase también el párr. 1 en el artículo 8 *supra*).

6. Un representante se reservó su posición con respecto a la disposición por la que se limita la responsabilidad del porteador en el caso de transporte sobre cubierta no autorizado.

SECCION 4. RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR CONTRATANTE Y DEL PORTEADOR EFECTIVO

Artículo 10 [Transporte realizado por el porteador efectivo]

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

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

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

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

El Grupo de Trabajo examinó la propuesta de dos representantes de reemplazar el artículo 10 tal como figura más arriba por una nueva formulación que tomara en cuenta el enfoque adoptado respecto a este problema en el artículo 4 de la Convención de Atenas relativa al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje, 1974. Durante la consideración de esta propuesta, se sugirió que los dos representantes intentaran llegar a una conciliación entre el criterio adoptado en el artículo 10 reproducido *supra* y el incorporado en el artículo 4 de la Convención de Atenas. Los dos representantes presentaron luego una propuesta en la forma de proyecto de texto. Un representante indicó que el párrafo 3 de la nueva propuesta era inaceptable

porque su vaguedad podía permitir que se dejaran de lado disposiciones importantes del convenio. Después de debatir la cuestión, el Grupo de Trabajo aprobó esta propuesta y remitió el texto al Grupo de Redacción.

Artículo 11 [Conocimiento de embarque directo]

[1. Cuando el contrato de transporte estipule que una parte determinada del transporte a que se refiere el contrato será realizada por una persona distinta del porteador contratante (conocimiento de embarque directo), la responsabilidad del porteador contratante y del porteador efectivo se determinará de conformidad con las disposiciones del artículo [10].

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

Párrafo 1

1. Un representante señaló que las palabras "parte determinada" que figuraban en este párrafo daban origen a una falta de claridad en cuanto al alcance del mismo, y propuso, por lo tanto, que la primera oración del párrafo fuera reemplazada por el siguiente texto:

"Cuando el contrato de transporte estipule que el porteador contratante sólo realizará parte del transporte a que se refiere el contrato, y que el resto del contrato será realizado por una persona distinta del porteador (conocimiento de embarque directo), . . ."

2. El Grupo de Trabajo examinó y aprobó esta propuesta.

Párrafo 2

3. Un representante propuso la supresión del párrafo 2. En apoyo a esta propuesta declaró que esa disposición desvirtuaba el principio de que un porteador contratante debía ser responsable de toda pérdida, daño o demora que ocurrieran en el curso del transporte. Otros representantes, no obstante, opinaron que la supresión de este párrafo tal vez hiciera que los porteadores desistieran de emitir conocimientos de embarque directos y diera origen a la práctica de que cada sucesivo porteador emitiera un conocimiento de embarque que cubriera solamente la parte del transporte por él realizada. Sin embargo, la disponibilidad de un único conocimiento de embarque para su presentación era necesaria para ciertas operaciones comerciales que utilizaban esos documentos. El Grupo de Trabajo examinó la cuestión y decidió mantener el párrafo en la forma que figura más arriba.

4. El Grupo de Trabajo decidió reemplazar en este párrafo la palabra "demora" por la expresión "demora en la entrega", y eliminar los paréntesis que encerraban la palabra "demora".

Párrafos 1 y 2 examinados conjuntamente

5. Un representante propuso la supresión de los párrafos 1 y 2 y su reemplazo por un texto en virtud del cual,

cuando el contrato de transporte era realizado por más de un porteador, el primer porteador sería responsable ante el propietario de las mercancías por la realización del contrato de transporte. Todo porteador intermedio sería responsable de la realización de la parte del contrato de transporte por él asumida.

6. Los argumentos en pro y en contra de esta propuesta fueron en esencia similares a los señalados más arriba en relación con la propuesta relativa a la supresión del párrafo 2. La propuesta no fue aprobada por el Grupo de Trabajo.

7. Un representante sugirió que se mantuvieran los párrafos 1 y 2 y que se eliminaran los corchetes que los encerraban. En apoyo a esta propuesta se afirmó que su aceptación tendría como consecuencia la continuación de las actuales ventajas que ofrecía la emisión de conocimientos de embarque directos. El Grupo de Trabajo aprobó esta propuesta.

8. No se aprobó una sugerencia de que se hicieran las modificaciones de redacción necesarias para aclarar que el artículo sólo se aplicaría cuando todo el transporte fuera marítimo. Se expresó la opinión de que esto quedaba suficientemente claro con la definición de "contrato de transporte".

CAPITULO III. RESPONSABILIDAD DEL CARGADOR

Artículo 12 [Norma general]

La consideración de este artículo por el Grupo de Trabajo, y las decisiones adoptadas al respecto, figuran en la sección A de este informe, bajo el epígrafe de "Norma básica sobre la exoneración de responsabilidad del cargador".

Artículo 13 [Mercancías peligrosas]

La consideración de este artículo por el Grupo de Trabajo, y las decisiones adoptadas al respecto, figuran en sección A de este informe, bajo el epígrafe de "Mercancías peligrosas".

CAPITULO IV. DOCUMENTOS DE TRANSPORTE

SECCION 1. CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE

Artículo 14 [Obligación de expedir un conocimiento de embarque]

1. Cuando el porteador contratante o el porteador efectivo reciba las mercancías y se haga cargo de ellas, el porteador contratante deberá, a petición del cargador, entregar a éste un conocimiento de embarque que contenga, entre otras cosas, los datos mencionados en el artículo [15].

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

Párrafos 1 y 2

1. El Grupo de Trabajo aprobó los textos de los párrafos 1 y 2 tal como figuran más arriba.

Nuevo párrafo 3

2. Un representante propuso que se agregara el siguiente párrafo como nuevo párrafo 3:

"3. Cuando un conocimiento de embarque sea expedido por el fletador de un buque con arreglo a un contrato de fletamento, dicho fletador será el único porteador contratante para los efectos del presente artículo, y toda estipulación en el conocimiento de embarque que tenga por objeto negar su condición de porteador será nula y sin efecto."

En apoyo a esta propuesta se afirmó que existía una cierta incertidumbre respecto de quién era el porteador contratante cuando un conocimiento de embarque era expedido por un fletador, particularmente cuando tal conocimiento estaba firmado por el capitán del buque sin ninguna indicación de la persona en cuyo nombre éste firmaba. En contra de esto se afirmó que el actual párrafo 2 de este artículo resolvía esta dificultad estableciendo que en tales circunstancias se consideraría que un conocimiento de embarque había sido firmado en nombre del porteador contratante. También se observó que podía haber varios fletamentos simultáneamente en un mismo buque, y que en esas circunstancias el párrafo propuesto podía causar dificultades. El Grupo de Trabajo decidió no aprobar esta propuesta.

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, incluido su embalaje;
- c) El nombre y el establecimiento principal del porteador;
- d) El nombre del cargador;
- e) El nombre del consignatario, en el caso de que dicho nombre haya sido facilitado por el cargador;
- f) El puerto de carga según el contrato de transporte y la fecha en la que el porteador se ha echo cargo de las mercancías en ese puerto;
- g) El puerto de descarga según el contrato de transporte;
- h) El número de originales del conocimiento de embarque;

i) El lugar de emisión del conocimiento de embarque;
j) La firma del porteador o de una persona que actúe en su nombre, firma que podrá ser impresa o estampada si así lo permiten las leyes del país en el que se expida el conocimiento de embarque; y

k) El flete en la medida en que haya de ser pagado por el consignatario, u otra indicación de que éste lo ha de pagar.

2. Después de que las mercancías hayan sido cargadas a bordo, el porteador expedirá al cargador, si éste lo solicita, un conocimiento de embarque con la estampilla "Embarcado", en el cual, además de los datos requeridos en virtud del párrafo 1, se consignará 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 esa solicitud, modificar cualquier documento anteriormente expedido si, con las modificaciones introducidas, dicho documento contiene toda la información que debe contener el conocimiento de embarque con la estampilla "Embarcado".

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

1. El Grupo de Trabajo consideró la cuestión de si el contenido de los conocimientos de embarque establecido en el párrafo 1 de este artículo debía ser o no obligatorio. Según una opinión, el hacer obligatoria la información requerida serviría para proteger a terceros que adquirieran conocimientos de embarque; si un documento no contuviera la información requerida no sería un conocimiento de embarque, pero seguiría siendo un documento que probaba el contrato de transporte. Los representantes que se oponían consideraban que la sanción consistente en hacer que un documento que carecía de uno o más de los requisitos enumerados un documento que no fuera un conocimiento de embarque daría como resultado negar a los poseedores de estos documentos la protección del convenio; se dijo que cualesquiera fueran las omisiones, un documento debía considerarse conocimiento de embarque si satisfacía los requisitos establecidos en la definición de la expresión "conocimiento de embarque".

2. El Grupo de Trabajo no adoptó ninguna decisión sobre esta cuestión.

Párrafos 1 y 1 a)

3. El Grupo de Trabajo aprobó el texto de estas disposiciones en la forma indicada.

Párrafo 1 b)

4. El Grupo de Trabajo aprobó la propuesta formulada por un representante de que se suprimieran en este párrafo las palabras "incluido su embalaje", pues el embalaje estaba incluido específicamente en la definición del término "mercancías".

Párrafos 1 c) a 1 i)

5. El Grupo de Trabajo aprobó el texto de estas disposiciones en la forma indicada.

Párrafo 1 j)

6. Algunos representantes propusieron que se suprimiera este párrafo, pues no abarcaba varias de las formas en que podían estamparse firmas en documentos. Además, en el caso de la información obtenida mediante elaboración electrónica de datos, podía no haber firma alguna. Por estas razones, el Grupo de Trabajo, aunque conservó el inciso j), decidió ampliar la lista de métodos permisibles para estampar firmas en conocimientos de embarque contenida en el inciso como sigue:

"la firma . . . podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada o impresa mediante cualquier otro método mecánico o electrónico, si así lo permiten las leyes del país en que se expida el conocimiento de embarque;"

Párrafo 1 k)

7. El Grupo de Trabajo consideró, pero no aprobó, la propuesta de un representante encaminada a suprimir este párrafo.

Párrafo 1 l)

8. El Grupo de Trabajo decidió agregar un nuevo párrafo 1 l), del tenor siguiente:

"La declaración mencionada en el párrafo 3 del artículo 23."

Nuevo párrafo 1 bis

9. Un representante propuso que se añadiera el nuevo párrafo 1 bis siguiente al artículo 15:

"Cualquier otro medio que preserve un registro de los datos enunciados en el párrafo 1 podrá, con el consentimiento del cargador, servir como conocimiento de embarque."

10. Ese representante señaló la elaboración electrónica de datos utilizados en conexión con los documentos de transporte. El proyecto de convenio no debía tener el efecto de excluir estos adelantos modernos en razón de que ellos reducían o eliminaban la documentación tradicional. Este representante propuso por eso que se añadiera un párrafo en que se dispusiera que cualquier otro método que sirviera como registro de los datos establecidos en el párrafo 1 del artículo 15 podría servir como documento de embarque con el consentimiento del cargador. Aunque ningún representante expresó la opinión de que el nuevo convenio no pudiera adaptarse a la elaboración electrónica o automática de datos, algunos representantes consideraban que no se necesitaban enmiendas para lograr el resultado apetecido. Respecto de los conocimientos de embarque, se señaló asimismo que siempre sería necesario un documento, ya que conforme a la definición convenida de "conocimiento de embarque", solamente podían entregarse las mercancías al consignatario cuando presentase el documento. El Grupo de Trabajo no aprobó esta propuesta.

Párrafos 2 y 3

11. El Grupo de Trabajo aprobó el texto de estas disposiciones que aparece precedentemente.

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

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

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

a) El conocimiento de embarque establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador ha tomado a su cargo, o, en el caso de haberse expedido un conocimiento de embarque con la estampilla "Embarcado", ha cargado las mercancías tal como están descritas en el conocimiento de embarque; y

b) No se admitirá al porteador la prueba en contrario cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que haya procedido de buena fe, fiándose de la descripción de las mercancías que se hacía en ese conocimiento.

4. Cuando en el conocimiento de embarque no se especifique el flete o no se indique de otro modo que el consignatario habrá de pagar flete, conforme a lo previsto en el apartado k) del párrafo 1 del artículo [15], se presumirá que el consignatario no tiene que pagar ningún flete. Sin embargo, no se admitirá al porteador la prueba en contrario cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido a un tercero, incluido el consignatario, que haya procedido de buena fe basándose en la ausencia de tal indicación en el conocimiento de embarque.

Párrafo 1

1. El Grupo de Trabajo examinó, pero no aprobó, la propuesta hecha por un observador en el sentido de que se modificase este párrafo para que la consignación de las reservas del porteador en un conocimiento de embarque fuera opcional para éste.

2. El Grupo de Trabajo decidió aprobar la sugerencia de que se añadiesen las palabras "sabe o" antes de las palabras "tiene motivos razonables", para aclarar que este párrafo es aplicable también a los casos en los que el porteador sabía

realmente que la descripción de las mercancías que figuraba en el conocimiento de embarque era inexacta.

3. El Grupo de Trabajo no aprobó la propuesta de un representante de reemplazar las palabras "hará constar expresamente esos motivos o inexactitudes, o la falta de medios razonables de verificación" por "lo hará constar especialmente en el conocimiento de embarque". La propuesta se debía a consideraciones prácticas. La rapidez con que se manipulaban las mercaderías no permitía que se hicieran constar las observaciones formuladas con la precisión apetecida.

4. Se pidió al Grupo de Redacción que considerase la formulación de este párrafo teniendo en cuenta las diversas sugerencias relativas a la redacción hechas por los representantes.

Párrafo 2

5. El Grupo de Trabajo aprobó el texto del párrafo 2 tal como figura en los párrafos precedentes, a reserva de la supresión de las palabras "incluido su embalaje" resultante de la decisión adoptada a este respecto por el Grupo de Trabajo respecto del inciso b) del párrafo 1) del artículo 15.

Párrafo 3

6. Un representante propuso que se suprimiesen las palabras "incluido un consignatario" que figuraban en el inciso b) del párrafo 3). Se adujo en apoyo de esta propuesta que estas palabras eran innecesarias puesto que un consignatario, salvo en el caso de un cargador que fuera también consignatario, siempre era un tercero respecto del contrato de transporte. En contra de ese argumento, se señaló que las palabras "incluido un consignatario" eran necesarias puesto que en algunos sistemas jurídicos nacionales se consideraba al consignatario como parte del contrato de transporte. Por tal motivo, el Grupo de Trabajo decidió mantener las palabras "incluido un consignatario" en el texto del inciso b). El Grupo de Trabajo remitió al Grupo de Redacción la sugerencia hecha por un representante en el sentido de que se armonizase la expresión "se presumirá" que figura en el párrafo 4) del artículo 16 con la expresión "establecerá la presunción, salvo prueba en contrario" que figura en el inciso a) del párrafo 3) del artículo 16 y en los artículos 18 y 19.

Párrafo 4

7. El Grupo de Trabajo examinó, pero no aprobó, la propuesta de un representante de que se suprimiese este párrafo.

Artículo 17 [Garantías]

1. Se estimará que el cargador garantiza al porteador la exactitud de los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, cantidad y peso, que él ha facilitado para que se incluyan en el conocimiento de embarque. El cargador indemnizará al porteador de todas las pérdidas, daños o gastos que resulten de inexactitudes de esos datos. El cargador seguirá siendo responsable aun cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido por él. El derecho del porteador a

tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad dimanante del contrato de transporte respecto de cualquier otra persona que no sea el cargador.

2. Toda carta de garantía o pacto en virtud de los cuales el cargador se comprometa a indemnizar al porteador de las pérdidas, daños o gastos que resulten de la expedición del conocimiento de embarque por el porteador, o por una persona que actúe en su nombre, sin hacer constar ninguna reserva acerca de los datos facilitados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque, o acerca del estado aparente de las mercancías incluido su embalaje, serán nulos y no tendrán efecto alguno respecto de un tercero, incluido un consignatario, al que se haya transferido el conocimiento de embarque.

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

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

Párrafo 1

1. Se propuso que se suprimiera este párrafo del artículo objeto de examen, y que se insertase como párrafo 5 del artículo 16, puesto que guardaba una relación más estrecha con las disposiciones de este último. Se expresaron opiniones discrepantes al respecto y el Grupo de Trabajo decidió mantener el párrafo en el presente artículo.

Párrafo 2

2. Se presentó una propuesta en el sentido de que se suprimiera este párrafo. En apoyo a esta propuesta, se alegó que el párrafo era innecesario puesto que una carta de garantía o pacto entre el porteador y el cargador no tendría efecto en ningún caso en relación con un tercero. Sin embargo, varios representantes expresaron la opinión de que el párrafo cumplía una función útil al decidir claramente esta cuestión y que, por ello, protegía a los terceros. El Grupo de Trabajo decidió mantener este párrafo.

Párrafo 3

3. Se presentó una propuesta en el sentido de que se suprimiese este párrafo, puesto que tal disposición en el Convenio no era un instrumento adecuado para evitar el tipo de dolo previsto en el párrafo objeto de examen. En contra de este argumento, se señaló que ese tipo de dolo ocasionaba un perjuicio grave a terceros y que esa disposi-

ción era necesaria para contrarrestar esas prácticas fraudulentas.

4. El Grupo de Trabajo aprobó una propuesta en el sentido de que se enmendase la primera oración de este párrafo para que dijera lo siguiente: "Esa carta de garantía o ese pacto tendrán validez frente al cargador, salvo que el porteador o la persona que actúe en su nombre..." Se pidió al Grupo de Redacción que enmendase el texto de conformidad con la propuesta y que introdujese las modificaciones consiguientes en el texto del artículo¹⁷.

Párrafo 4

5. El Grupo de Trabajo aprobó esta disposición en la forma indicada más arriba.

Párrafos 2, 3 y 4 considerados en conjunto

6. Un representante, apoyado por varios observadores, propuso que se suprimieran los tres párrafos en su totalidad, ya que representaban un respaldo inaceptable de prácticas fraudulentas. No obstante, como se indica más arriba, el Grupo de Trabajo examinó por separado los párrafos y decidió retenerlos.

SECCION 2. DOCUMENTOS DISTINTOS DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

Artículo 18 [Valor probatorio de los documentos distintos del conocimiento de embarque]

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

El Grupo de Trabajo aprobó las disposiciones de este artículo en la forma que aparecen precedentemente.

¹⁷ El texto de los párrafos 3 y 4 del artículo 17, tal como fue aprobado finalmente por el Grupo de Trabajo, y con la incorporación de la enmienda a la primera frase del párrafo 3 indicada precedentemente, dice lo siguiente:

"3. Esa carta de garantía o ese pacto tendrán validez frente al cargador, salvo que el porteador o la persona que actúe en su nombre, al omitir la reserva a que se hace referencia en el párrafo 2 del presente artículo, tengan la intención de perjudicar a un tercero, incluido un consignatario, que actúe basándose en la descripción de las mercancías que se haga en el conocimiento de embarque. Si, en tal caso, la reserva omitida se refiere a datos facilitados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque, el porteador no tendrá derecho a la indemnización del cargador prevista en el párrafo 1 del presente artículo.

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

Puede considerarse que es necesario realizar los cambios consiguientes de redacción respecto de las frases "Si, en tal caso,..." que aparece en la segunda frase del párrafo 3, y "En el caso a que se hace referencia en el párrafo 3 del presente artículo,..." en el párrafo 4, a fin de dejar en claro que el caso mencionado en estas frases es el de la omisión de una reserva, con intención de perjudicar, mencionada en la primera frase del párrafo 3, tal como figura más arriba.

CAPITULO V. RECLAMACIONES Y ACCIONES

Artículo 19 [Aviso de pérdida o daño] 18

El Grupo de Trabajo decidió añadir a las disposiciones de este artículo que ya había aprobado en su actual período de sesiones, el siguiente requisito de aviso especial aplicable a las demandas por daños y perjuicios debidos a una demora en la entrega:

“No se pagará ninguna indemnización por la demora en la entrega a menos que se haya enviado un aviso por escrito al porteador dentro de 21 días a partir del momento en que las mercancías fueron entregadas al consignatario.”

Artículo 20 [Plazo de prescripción]

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

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

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

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

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

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

Párrafo 1

1. Las opiniones en el Grupo de Trabajo estaban muy divididas con respecto a la cuestión de si el plazo de prescripción tenía que ser de uno o dos años. Por consiguiente, el Grupo decidió que se insertaran ambos períodos en el párrafo a manera de opción, a fin de permitir que la Comisión o la Conferencia Diplomática decidieran este aspecto.

Párrafo 2

2. El Grupo de Trabajo aprobó esta disposición en la forma arriba indicada.

18 Para el examen inicial de este artículo, véase el epígrafe “Aviso de pérdida, daño o demora” en la sección A del presente informe.

Párrafo 3

3. El Grupo de Trabajo aprobó esta disposición en la forma arriba indicada.

Nuevo párrafo 3 bis

4. El Grupo de Trabajo aprobó la propuesta de un representante de añadir el siguiente nuevo párrafo 3 bis al artículo 20, para dejar en claro que las normas relativas al plazo de prescripción regirán también para el porteador efectivo, sus auxiliares y sus agentes:

“Las disposiciones de los párrafos 1, 2 y 3 se aplicarán análogamente a cualquier responsabilidad en que incurra el porteador efectivo o cualesquier auxiliares o agentes del porteador o el porteador efectivo.”

Párrafo 4

5. El Grupo de Trabajo aprobó esta disposición en la forma arriba indicada.

Artículo 21 [Jurisdicción]

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

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

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

c) El puerto de carga;

d) El puerto de descarga;

e) Un lugar designado en el contrato de transporte.

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

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

3. No podrá incoarse ningún procedimiento judicial en relación con el contrato de transporte en un lugar distinto de los especificados en los anteriores párrafos 1 y 2. Las disposiciones que preceden 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 a los párrafos 1 y 2 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 plantéo la primera acción no pueda ejecutarse en el país en que se entabla el nuevo procedimiento;

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

c) No se considerará, a los efectos del presente artículo, 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 haberse planteado una acción relacionada con el contrato de transporte, en el que se designe el lugar en que el demandante puede plantear una acción.

Párrafos 1 y 1 a)

1. El Grupo de Trabajo aprobó el texto de estas disposiciones en la forma arriba indicada.

Párrafo 1 b)

2. El Grupo de Trabajo examinó la propuesta de un representante de suprimir en este inciso las palabras "sucursal o agencia". Se adujo en apoyo de esta propuesta que eliminaría la posibilidad de que se demandara al porteador en una "sucursal o agencia" inconveniente o sin importancia, situada tierra adentro; se expresó el temor de que un simple agente comercial pudiera ser considerado como una "agencia" a efectos de jurisdicción. Sin embargo, varios representantes se opusieron a esta propuesta basándose en que los términos "sucursal" y "agencia" no causarían dificultades de interpretación y en que era importante que el consignatario pudiera demandar al porteador en cualquier lugar en que éste tuviera un volumen considerable de negocios. Por consiguiente, el Grupo de Trabajo decidió retener las palabras "sucursal o agencia" en el texto de este inciso.

Párrafos 1 c) a 1 e)

3. El Grupo de Trabajo aprobó el texto de estas disposiciones en la forma arriba indicada.

Párrafo 2 a)

4. Algunos representantes señalaron que la segunda frase de este apartado podría, tal vez, entrar en conflicto con el artículo 7 del Convenio de Bruselas de 1952 para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de buques destinados a la navegación marítima y se reservaron el derecho de presentar a la Comisión proyectos de propuestas dirigidos a resolver esta dificultad para los Estados partes en ese Convenio.

Párrafos 2 a 5

5. El Grupo de Trabajo aprobó el texto de estos párrafos en la forma arriba indicada.

6. Algunos representantes opinaron que el artículo 21 restringía la autonomía de las partes en un contrato de transporte de someter una controversia al foro judicial de su elección y, en consecuencia, se opusieron al artículo en la forma aprobada por el Grupo de Trabajo.

Artículo 22 [Arbitraje]

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Un representante propuso que se suprimiera el artículo en razón de que se necesitarían disposiciones más detalladas para resolver los problemas que podrían surgir durante un procedimiento arbitral. En apoyo de la disposición actual se dijo que el artículo era una contrapartida necesaria del artículo 21, que se ocupaba de la elección del foro arbitral, pues impedía a los porteadores incluir en los contratos de transporte cláusulas en que se dispusieran foros arbitrales exclusivos. Estas cláusulas podían perjudicar a los demandantes, pues eludían la protección prevista en el artículo 21.

2. Tras deliberar al respecto, el Grupo de Trabajo decidió retener el artículo 22. La mayoría de los representantes señaló que, como en el caso del artículo 21, este artículo era necesario para asegurar al demandante un foro adecuado. Algunos representantes expresaron la opinión de que el Convenio no debía restringir la autonomía de las partes para elegir un foro arbitral y se opusieron en consecuencia a la retención del artículo.

Párrafo 1

3. El Grupo de Trabajo aprobó la propuesta de un representante en el sentido de reemplazar el párrafo 1 por el nuevo texto siguiente:

"Con sujeción a lo dispuesto en el presente artículo, las partes podrán convenir en que se sometan a arbitraje las controversias que puedan surgir en relación con un contrato de transporte."

Párrafo 2

4. Tras la decisión adoptada por el Grupo de Trabajo respecto de la propuesta de un representante para que se suprimiesen en el inciso b) del párrafo 1) del artículo 21 las palabras "sucursal o agencia", ese representante retiró una propuesta análoga sobre el apartado iii) del inciso a) del párrafo 2. El Grupo de Trabajo aprobó después el párrafo en la forma arriba indicada.

Párrafo 3

5. El Grupo de Trabajo aprobó el párrafo en la forma arriba indicada.

Párrafo 4

6. Un representante opinó que las disposiciones de este párrafo podrían entrar en conflicto con disposiciones de convenciones internacionales relativas al arbitraje comercial internacional. Sin embargo, el Grupo de Trabajo decidió conservar este párrafo en la forma arriba indicada.

Párrafo 5

7. El Grupo de Trabajo aprobó este párrafo en la forma arriba indicada.

CAPITULO VI. ESTIPULACIONES CONTRACTUALES QUE SE APARTAN DEL CONVENIO

Artículo 23 [Norma general]

1. Toda estipulación del contrato de transporte o que figure en un conocimiento o en cualquier otro documento que acredite el contrato será nula en la medida en que se aparte directa o indirectamente de las disposiciones del presente Convenio. La nulidad de esa estipulación no afectará a la validez de las otras disposiciones del contrato o documento de que forme parte. Será nula la cláusula por la que se 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 parte de ellas en perjuicio del cargador o del consignatario.

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

disposición anterior se determinarán con arreglo al derecho del tribunal que conozca del caso.

Párrafos 1 y 2

1. El Grupo de Trabajo aprobó estos párrafos en la forma arriba indicada.

Párrafo 3

2. Un representante propuso que se suprimiera este párrafo, pues el requisito contenido en él de que el documento que acredite el contrato de transporte debe contener la declaración descrita en el párrafo obstaculizaría la simplificación del contenido de ese documento. Se adujo, por otra parte, que esa disposición era necesaria para alertar al cargador acerca de los derechos que le confería el Convenio.

3. El Grupo de Trabajo decidió retener este párrafo.

Párrafo 4

4. El Grupo de Trabajo aprobó este párrafo en la forma arriba indicada.

Artículo 24 [Avería gruesa]

La consideración de este artículo por el Grupo de Trabajo y las decisiones tomadas en relación con él figuran en la sección A del presente informe bajo el epígrafe "Avería Gruesa".

CAPITULO VII. RELACIONES DEL CONVENIO CON OTROS CONVENIOS MARÍTIMOS

El examen de esta parte del proyecto de Convenio y las decisiones tomadas en relación con ella figuran en la sección A del presente informe bajo el epígrafe "Relaciones del Convenio con otros convenios marítimos".

CAPITULO VIII. APLICACION

CAPITULO IX. DECLARACIONES Y RESERVAS

CAPITULO X. CLAUSULAS FINALES

El Grupo de Trabajo no examinó los proyectos de disposiciones sobre la aplicación, las declaraciones y reservas y las cláusulas finales del proyecto de convenio. El Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que preparase proyectos de artículos sobre estos temas para que la Comisión los examinase en su noveno período de sesiones.

C. Decisiones finales del Grupo de Trabajo

1. Una vez finalizada la segunda lectura del proyecto de Convenio sobre el transporte marítimo de mercancías, el Grupo de Trabajo remitió los textos estudiados al Grupo de Redacción para que los examinara, mencionando en particular las enmiendas y sugerencias para mejorar esos textos aprobadas durante los debates.

2. Tras deliberar, el Grupo de Redacción presentó al Grupo de Trabajo su informe, en el que figuraban los textos que había examinado y, cuando procedía, modificado.

3. El Grupo de Trabajo examinó el informe del Grupo de Redacción y aprobó, con algunas enmiendas, los textos que figuraban en él, como texto del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías.

4. El Grupo de Trabajo tomó nota de las siguientes observaciones del Grupo de Redacción:

Al artículo 4. El Grupo de Redacción señaló que tal vez la Comisión deseara considerar la posibilidad de armonizar el párrafo 1 de este artículo con el párrafo 1 del artículo 5 y con la definición de la expresión "contrato de transporte" del artículo 1.

Al artículo 6. Algunos representantes expresaron la opinión de que en la variante B, la opción Y debería mantener la fórmula "(x-y)" al expresar la suma equivalente a francos por kilogramos y francos por bulto. Esos representantes manifestaron que debería agregarse una nota explicativa análoga a la nota 23 del documento A/CN.9/WG.III/WG.19 que dice lo siguiente: "Se supone que la cantidad (x-y) representaría límites de responsa-

bilidad más bajos que los establecidos en el inciso a) del párrafo 1".

Al artículo 13. Algunos representantes señalaron que el párrafo 1 del artículo 13 imponía al cargador que entregara mercancías peligrosas al porteador la obligación de informar al porteador no sólo de la naturaleza de las mercancías y el carácter del peligro, sino también de las precauciones que habrían de adoptarse. No obstante, en el párrafo 2 del artículo 13 se omitía toda referencia a las "precauciones que han de adoptarse". A juicio de esos representantes, la segunda frase del párrafo 2 debería por lo tanto modificarse para que dijera lo siguiente: "Cuando las mercancías peligrosas se embarquen sin que el porteador tenga conocimiento de su naturaleza o carácter peligroso o de las precauciones que han de adoptarse, el cargador será responsable . . ."

5. El Grupo de Trabajo convino en que el texto del proyecto de Convenio sobre transporte marítimo de mercancías, tal como figuraba en el anexo, debía ser presentado a la Comisión en su noveno período de sesiones, que se celebraría en 1976, para que lo examinara en detalle, después de su distribución a los gobiernos y organizaciones internacionales interesadas.

4. Proyecto de Convenio sobre el transporte marítimo de mercancías (A/CN.9/105/anexo I)*

CAPITULO I. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Definiciones

En el presente Convenio:

1. Por "porteador" o "porteador contratante" 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 el cargador.

2. Por "porteador efectivo" se entenderá toda persona a quien el porteador contratante haya encomendado la realización de la totalidad o de parte del transporte de mercancías.

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

4. Por "mercancías" se entenderá todo tipo de mercancías, incluso 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 aquél en virtud del cual el porteador conviene con el cargador,

contra el pago de un flete, en transportar determinadas mercancías por mar de un puerto a otro en el cual habrán de entregarse.

6. 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 se compromete a entregarlas contra la presentación de ese documento. Constituye tal compromiso la disposición, incluida en el documento, de que las mercancías se entregarán a la orden de una persona designada, o a la orden, o al portador.

Artículo 2. Ambito de aplicación

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

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

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

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

* 18 de marzo de 1975.

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

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

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

3. Un Estado Contratante podrá aplicar también las normas del presente Convenio al transporte interno, mediante su legislación nacional.

4. 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 cuando éste regule la relación entre el porteador y el titular del conocimiento.

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.

CAPITULO II. RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

Artículo 4. Período de responsabilidad

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

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;

b) En los casos en que el consignatario no reciba las mercancías, 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, los agentes u otras personas que actúen siguiendo instrucciones del porteador o del consignatario, respectivamente.

Artículo 5. Disposiciones generales

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 destino previsto en el contrato de transporte dentro del plazo expresamente acordado por escrito 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 requiere el artículo 4 dentro de los sesenta días siguientes a la expiración del plazo de entrega previsto en el párrafo 2 de este 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 auxiliares 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 exista la prueba de que la totalidad o parte de la pérdida, el daño o la demora en la entrega se produjo por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o sus agentes.

6. 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 auxiliares o agentes concorra con otra causa en la pérdida, daños o demora en la entrega de las mercaderías, el porteador sólo será responsable por la parte de la pérdida, daños o demora en la entrega atribuibles a dicha culpa o negligencia, pero deberá demostrar el importe de la pérdida, daños o demora en la entrega no atribuibles a ellas.

Artículo 6. Límites de la responsabilidad

Variante A

1. La responsabilidad del porteador con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5 estará limitada a una suma equivalente a (...) francos por kilogramo de peso bruto de

las mercancías que hayan sido perdidas o dañadas o hayan sufrido demora.

Variante B

1. a) La responsabilidad del porteador por la pérdida o el daño de las mercaderías estará limitada, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, a una suma equivalente a (...) francos por kilogramo de peso bruto de las mercaderías perdidas o dañadas.

b) Cuando se produzca una demora en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, la responsabilidad del porteador no excederá [del doble] del flete.

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

Variante C

1. La responsabilidad del porteador con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5 estará limitada a una suma equivalente a (...) francos por bulto u otra unidad de carga transportada o a (...) francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías que hayan sido perdidas o dañadas o hayan sufrido demora, si esta cantidad es mayor.

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 similar de transporte, todo bulto o unidad que según el conocimiento vaya embalado en tal dispositivo se considerará como un bulto o una unidad. Fuera de este caso, las mercancías en tal dispositivo se considerarán como una unidad de carga transportada.

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

Variante D

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 (...) francos por bulto u otra unidad de carga transportada o a (...) francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

b) La responsabilidad del porteador por la demora en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, no excederá:

Opción X: del [doble] del flete;

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

^a Se supone que la fórmula $(x-y)$ representará limitaciones menores de responsabilidad que las establecidas en el párrafo 1 a).

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

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 similar de transporte, todo bulto o unidad que según el conocimiento vaya embalado en tal dispositivo se considerará como un bulto o una unidad. Fuera de este caso, las mercancías en tal dispositivo se considerarán como una unidad de carga transportada.

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

Variante E

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 (...) francos por bulto u otra unidad de carga transportada o a (...) francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

b) La responsabilidad del porteador por la demora en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, no excederá del [doble] del flete.

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

2. Cuando se utilicen para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o cualquier dispositivo similar de transporte, no será aplicable la limitación basada en el bulto o en cualquier otra unidad de carga transportada.

Los siguientes párrafos son válidos para todas las variantes:

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

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

Artículo 7. Acciones basadas en responsabilidad extracontractual

1. Las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad establecidas en el presente Convenio serán aplicables a toda

acción contra el porteador respecto de la pérdida o el daño de las mercancías regidas por el contrato de transporte, así como respecto de la demora en la entrega, se funde la acción en la responsabilidad contractual o en la responsabilidad extracontractual.

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

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

Artículo 8. Pérdida del derecho a la limitación de responsabilidad

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.

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, con los usos del comercio de que se trate o con 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, el porteador será responsable de las pérdidas o daños sufridos por las mercancías, así como de la demora de la entrega, que resulten solamente del transporte sobre cubierta, de conformidad con las disposiciones de los artículos 6 y 8. Esta disposición será también aplicable cuando el porteador, conforme al párrafo 2 del presente artículo, no pueda invocar un acuerdo para el transporte sobre cubierta contra un tercero que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.

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

Artículo 10. Responsabilidad del porteador contratante y del porteador efectivo

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

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

5. El total de las sumas exigibles al porteador contratante, 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 este artículo menoscabará cualquier derecho de repetición que pueda existir entre el porteador contratante y el porteador efectivo.

Artículo 11. Transporte directo

1. Cuando un contrato de transporte estipule que el porteador contratante realizará únicamente una parte del transporte a que se refiere el contrato, y que el resto será realizado por una persona distinta del porteador contratante, la responsabilidad del porteador contratante y del porteador efectivo se determinará de conformidad con las disposiciones del artículo 10.

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

CAPITULO III. RESPONSABILIDAD DEL CARGADOR

Artículo 12. Norma general

El cargador no será responsable por la pérdida o daño sufrido por el porteador, el porteador efectivo o el buque, salvo que esa pérdida o daño haya sido ocasionado por falta de negligencia del cargador, sus empleados o agentes.

Artículo 13. Normas especiales sobre mercancías peligrosas

1. Cuando el cargador entregue mercancías peligrosas al porteador, informará a éste de la naturaleza de las mercancías e indicará en caso necesario, el carácter del peligro y las precauciones que deban adoptarse. Cuando sea posible, el cargador señalará o marcará en forma conveniente estas mercancías como peligrosas.

2. El porteador podrá en todo momento descargar, destruir o transformar en inofensivas las mercancías peligrosas, según lo requieran las circunstancias sin pago de indemnización por su parte, cuando se haya hecho cargo de esas mercancías sin conocimiento de su naturaleza y carácter. Cuando las mercancías peligrosas se embarquen sin que el porteador tenga conocimiento de su naturaleza o carácter, el cargador será responsable de todos los daños y gastos directa o indirectamente derivados de dicho cargamento o resultantes del mismo.

3. Sin embargo, si esas mercancías peligrosas, cargadas con conocimiento de su naturaleza y carácter, llegasen a constituir un peligro para el buque o la carga, el porteador podrá descargarlas, destruirlas o transformarlas en inofensivas de la misma manera, cuando las circunstancias lo requieran, sin pago de indemnización por su parte, a excepción de lo que se refiera a la avería gruesa, en su caso.

CAPITULO IV. DOCUMENTOS DE TRANSPORTE

Artículo 14. Expedición del conocimiento de embarque

1. Cuando el porteador contratante o el porteador efectivo reciba las mercancías y se haga cargo de ellas, el porteador contratante deberá, a petición del cargador, entregar a éste un conocimiento de embarque que contenga, entre otras cosas, los datos mencionados en el artículo 15.

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

Artículo 15. Contenido del conocimiento de embarques

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 la que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en ese puerto;

g) El puerto de descarga según el contrato de transporte;

h) El número de originales del conocimiento de embarque;

i) El lugar de emisión del conocimiento de embarque;

j) La firma del porteador o de una persona que actúe en su nombre; la firma puede ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico si así lo permiten las leyes del país en que se expida el conocimiento de embarque;

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; y

l) La declaración mencionada en el párrafo 3 del artículo 23.

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 esa solicitud, modificar cualquier documento anteriormente expedido si, con las modificaciones introducidas, dicho documento contiene toda la información que debe contener el conocimiento de embarque con la estampilla "embarcado".

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

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 constar expresamente esos motivos o inexactitudes, o la falta de medios razonables de verificación.

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, constituirá presunción, salvo prueba en contrario, de que el consignatario no tiene que pagar ningún flete. Sin embargo, no se admitirá al porteador la prueba en contrario cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido a un tercero, incluido el consignatario, que haya procedido de buena fe basándose en la ausencia de tal indicación en el conocimiento de embarque.

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 todas las pérdidas, daños o gastos que resulten de inexactitudes de esos datos. El cargador seguirá siendo responsable aun cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido por él. El derecho del porteador a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad dimanante del contrato de transporte respecto de cualquier otra persona que no sea el cargador.

2. Toda carga de garantía o pacto en virtud de los cuales el cargador se comprometa a indemnizar al porteador de las pérdidas, daños o gastos que resulten de la expedición del conocimiento de embarque por el porteador, o por una persona que actúe en su nombre, sin hacer constar ninguna reserva acerca de los datos facilitados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque, o acerca del estado aparente de las mercancías serán nulos y no tendrán efecto alguno respecto de un tercero, incluido un consignatario, al que se haya transferido el conocimiento de embarque.

3. Esa carta de garantía o ese pacto serán 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, incluido un consignatario, que actúe basándose en la descripción de las mercancías que se hace en el conocimiento de embarque. Si, en tal caso, la reserva omitida se refiere a datos facilitados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque, el porteador no tendrá el derecho a la indemnización del cargador prevista en el párrafo 1 del presente artículo.

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

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, tal documento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en la forma descrita en dicho documento.

CAPITULO 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 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.

^b Con respecto a los cambios de redacción que tal vez sean necesarios, véase la nota 17 de pie de página en la sección B del informe.

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.

3. Las reservas por escrito son inútiles si el estado de la mercancía ha sido comprobado en forma contradictoria en el momento de su entrega.

4. En caso de pérdida o daños ciertos o presuntos, el porteador y el consignatario de las mercancías 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 a partir del momento 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 de este artículo tendrá el mismo efecto que tendría si hubiera sido dado al porteador contratante.

Artículo 20. Prescripción de las acciones

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

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

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

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

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

4. Las disposiciones de los párrafos 1, 2 y 3 del presente artículo se aplicarán a toda responsabilidad del porteador efectivo o de todo encargado o agente del porteador o del porteador efectivo.

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

Artículo 21. Jurisdicción

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

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

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

c) El puerto de carga;

d) El puerto de descarga;

e) Un lugar designado en el contrato de transporte.

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

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

3. No podrá incoarse ningún procedimiento judicial en relación con el contrato de transporte en un lugar distinto de los especificados en los párrafos 1 y 2 del presente artículo. Las disposiciones que preceden 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 a los párrafos 1 y 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 puede ejecutarse en el país en que se entabla el nuevo procedimiento.

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

c) No se considerará, a los efectos del presente artículo, 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 haberse entablado una acción relacionada con el contrato de transporte, en el que se designe el lugar en que el demandante pueda entablarla.

Artículo 22. Arbitraje

1. Con sujeción a lo dispuesto en el presente artículo, las partes podrán convenir en que se sometan a arbitraje las controversias que puedan surgir en relación con un contrato de transporte.

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

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

- i) El puerto de carga o el puerto de descarga, o
- ii) El principal establecimiento del demandado o, de no existir tal establecimiento, la residencia ordinaria del demandado, o
- iii) El lugar en que se celebró el contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por cuyo conducto se celebre el contrato; o

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

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

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

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

CAPITULO VI. ESTIPULACIONES QUE SE APARTAN DEL CONVENIO

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 otras 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 anterior, 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 tribunal que conozca del caso.

Artículo 24. Avería gruesa

Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de las disposiciones relativas a la avería gruesa contenida en el contrato de transporte o en las leyes nacionales. Sin embargo, las normas del presente Convenio relativas a la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías regirán la obligación del porteador de resarcir al consignatario respecto de cualquier contribución a la avería gruesa.

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.

5. Lista de documentos pertinentes no reproducidos en el presente volumen

Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo, séptimo período de sesiones

<i>Título o descripción</i>	<i>Signatura del documento</i>
Respuestas al tercer cuestionario sobre conocimientos de embarque presentadas por los gobiernos y organizaciones internacionales para su examen por el Grupo de Trabajo	A/CN.9/WG.III/L.2 y Add.1-2
Programa provisional y anotaciones	A/CN.9/WG.III/L.3
Memorando sobre la estructura de un posible nuevo convenio sobre el transporte de mercancías por mar, presentado por Noruega	A/CN.9/WG.III/WP.15
Compilación revisada de proyectos de disposiciones sobre la responsabilidad del porteador	A/CN.9/WG.III/WP.16
Observaciones de la Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril, Berna	A/CN.9/WG.III(VII)/CRP.1
Propuesta de la delegación de Francia; definición del conocimiento de embarque	A/CN.9/WG.III(VII)/CRP.2
Propuesta de la delegación de la República Federal de Alemania: artículo IV-B (1 c)	A/CN.9/WG.III(VII)/CRP.3
Propuesta de la delegación de Francia: cartas de garantía	A/CN.9/WG.III(VII)/CRP.4
Propuesta de refundición del proyecto de disposición K que se reproduce en el volumen I y los proyectos de propuesta B y C que se reproducen en el volumen II, presentada por la delegación de Noruega	A/CN.9/WG.III(VII)/CRP.6
Propuesta de la delegación de Noruega: accidente nuclear: nuevo artículo	A/CN.9/WG.III(VII)/CRP.7
Informe del grupo de redacción	A/CN.9/WG.III(VII)/CRP.8 y Add.1-3

Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo, octavo período de sesiones

Programa provisional	A/CN.9/WG.III/L.4/Rev.1
Texto preliminar de un proyecto de convenio sobre la responsabilidad del porteador marítimo; nota de la Secretaría	A/CN.9/WG.III/WP.19
Propuesta para proyecto de disposición (artículo III-A) presentado por la delegación del Japón	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.1
Nota relativa a determinados textos establecidos por el Grupo de Trabajo en su séptimo período de sesiones presentada por la Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril, de Berna	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.2
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte: comentario sobre cuestiones que no se resolvieron en el séptimo período de sesiones	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.3

Observaciones del Comité Marítimo Internacional (CMI): artículo 5 del texto preliminar del proyecto de convenio	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.4
Propuesta del representante de la India	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.5
Propuesta del representante de Noruega	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.6
Texto propuesto por el representante de Francia	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.7
Mercancías peligrosas: propuesta de la delegación de Polonia	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.8
Proyecto de disposiciones sobre la responsabilidad del cargador; propuesta presentada por la delegación de Polonia	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.9
Artículo 12 bis: proyecto de artículo propuesto por el representante de Francia	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.10
Artículo 12 bis: propuesta de la República Federal de Alemania	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.11
Artículo 12 bis: borrador de propuesta presentado por la delegación del Japón	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.12
Disposiciones relativas a las mercancías peligrosas: propuesta del representante de los Estados Unidos de América	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.13
Avería gruesa (artículo 24): propuesta del representante del Reino Unido	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.14
Avería gruesa (artículo 24): propuesta del representante de los Estados Unidos de América	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.15
Artículo 5, párrafo 6: proyecto de artículo propuesto por el representante de Francia	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.16
Propuestas de Noruega sobre cuestiones de fondo para la segunda lectura	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.17
Artículos 1, 5 y 20: propuesta del representante de la India para la segunda lectura	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.18
Observaciones y propuestas de la delegación belga en el marco de una segunda lectura	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.19
Observaciones del representante de los Estados Unidos de América para la segunda lectura	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.20
Disposiciones relativas a las mercancías peligrosas; a examinar en segunda lectura: propuesta del representante de la India	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.21 y Corr.1
Observaciones presentadas para la segunda lectura por el representante de Francia	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.22
Propuestas presentadas por el representante de Australia para la segunda lectura	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.23
Cuestiones que planteará el representante del Reino Unido durante la segunda lectura	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.24
Enmiendas propuestas por el representante de la República Federal de Alemania para la segunda lectura ...	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.25
Nota del representante de Polonia para la segunda lectura	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.26
Propuestas presentadas por el representante del Japón para la segunda lectura	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.27

Primera parte del informe del grupo de redacción	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.28
Propuesta presentada por los representantes de Bélgica, Japón, Polonia y la URSS sobre las cuestiones del "error de navegación" y el "incendio" - segunda lectura	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.29
Parte II del informe del grupo de redacción	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.30
Parte III del informe del grupo de redacción	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.31
Propuestas del representante de la India para la segunda lectura: artículo 16, párr. 1	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.32
Observaciones de la Unión Internacional de Seguros de Transportes sobre el artículo 5 de la versión preliminar del proyecto de convenio	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.33
Artículo 3, párrafo 3: propuesta del representante del Reino Unido para el Grupo de Redacción	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.34
Artículo 3, párrafo 3: propuesta del artículo del representante de Francia para el Grupo de Redacción	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.35
Nota de la Secretaría: artículos del proyecto de Convenio sobre el transporte marítimo de mercancías: (artículos 1 a 3 y 14 a 23) revisado por el Grupo de Trabajo	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.36 y Add.1-3
Nota de la Secretaría: examen por el Grupo de Trabajo del informe del Grupo de Redacción (CRP.28, 30 y 31)	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.37
Informe del Grupo de Redacción	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.39

V. RESPONSABILIDAD POR DAÑOS CAUSADOS POR PRODUCTOS DESTINADOS AL COMERCIO INTERNACIONAL U OBJETO DE ESTE

Informe del Secretario General (A/CN.9/103)*

INDICE

	Párrafos		Párrafos
Introducción	1-4	5) Requisito de que la responsabilidad debe imponerse sólo cuando se trate de productos objeto del comercio internacional	61-68
<i>Parte I. Un examen de la labor de otras organizaciones con respecto a la responsabilidad civil por daños causados por los productos</i>	5-15	6) Limitaciones al derecho de indemnización	69-75
a) Conferencia de La Haya sobre Derecho Internacional Privado	5-6	7) Excepciones que pueden oponer las personas que se trata de declarar responsables	76-84
b) Instituto para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT)	7-8	8) Fundamento de la responsabilidad ...	85-96
c) Consejo de Europa	9-12	9) Relación entre un sistema unificado de responsabilidad y las normas vigentes en materia de responsabilidad civil ...	97-105
d) Comisión de las Comunidades Europeas .	13-15	10) Plazo de prescripción	106-108
<i>Parte II. Principales problemas que pueden plantearse en la esfera de la responsabilidad por los productos</i>	16-108	<i>Parte III. Sugerencias relativas a la futura línea de conducta de la Comisión</i>	109-113
Introducción	16-20	a) Efecto posible que tendrá sobre el comercio internacional la unificación de las normas relativas a la responsabilidad ..	110
1) Definición del término "producto" ...	21-29	b) Protección de los consumidores	111
2) Personas que incurren en responsabilidad	30-41	c) Principales cuestiones de carácter jurídico	112
3) Personas a cuyo favor se impone la responsabilidad	42-51	d) Acción futura	113
4) Tipos de daños indemnizables	52-60		

INTRODUCCION

1. La Asamblea General, en su vigésimo octavo período de sesiones, aprobó la resolución 3108 (XXVIII) de 12 de diciembre de 1973, relativa al informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones¹. En el párrafo 7 de la mencionada resolución la Asamblea General invitó a la Comisión:

"A considerar la conveniencia de preparar normas uniformes sobre la responsabilidad civil de los productores por daños causados por sus productos destinados a la venta o la distribución internacionales u objeto de éstas, teniendo en cuenta la viabilidad y el momento más oportuno para ello en vista de los demás temas de su programa de trabajo."

* 6 de marzo de 1975.

¹ Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo octavo período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/9017), párr. 75 (Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, primera parte, II, A).

2. En su séptimo período de sesiones la Comisión tuvo a la vista una nota del Secretario General² al respecto en la que se suministraban algunos antecedentes relativos a esa resolución y se sugerían las medidas que podía tomar la Comisión de conformidad con ella.

3. La Comisión examinó el tema en su séptimo período de sesiones, y se aprobó por unanimidad la siguiente decisión:

"La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional,

"Teniendo en cuenta la resolución 3108 (XXVIII) de la Asamblea General, de 12 de diciembre de 1973,

"Pide al Secretario General que prepare un informe para que la Comisión lo examine en su octavo período de sesiones, en el que figure:

"a) Un examen de la labor de otras organizaciones con respecto a la responsabilidad civil por daños causados por los productos;

² A/CN.9/93.

"b) Un examen de los principales problemas que puedan plantearse en esta esfera y de las soluciones que se han adoptado al respecto en las legislaciones nacionales o que están considerando las organizaciones internacionales;

"c) Sugerencias relativas a la futura línea de conducta de la Comisión"³.

4. Se presenta este informe accediendo a esa solicitud. El informe está dividido en tres partes, de la siguiente manera: Parte I, examen de la labor de otras organizaciones con respecto a la responsabilidad civil por daños causados por los productos; Parte II, examen de los principales problemas que puedan plantearse en esta esfera; Parte III, sugerencias relativas a la futura línea de conducta de la Comisión.

PARTE I. UN EXAMEN DE LA LABOR DE OTRAS ORGANIZACIONES CON RESPECTO A LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS CAUSADOS POR LOS PRODUCTOS

a) Conferencia de La Haya sobre Derecho Internacional Privado⁴

5. Durante la primera reunión de la Comisión especial de la Conferencia sobre responsabilidad extracontractual, que se reunió en octubre de 1967, se decidió que el tema de la responsabilidad por daños causados por productos dentro del ámbito del conflicto de leyes correspondía a la categoría de asuntos para tratamiento inmediato. La Comisión especial decidió además que la materia estaba apta para su reglamentación en un convenio internacional. La Oficina Permanente preparó posteriormente un cuestionario y un memorando explicativo sobre la legislación nacional de los Estados Miembros respecto de la responsabilidad por daños causados por productos, y se recibieron respuestas a ellos. Después de que el undécimo período de sesiones de la Conferencia (octubre de 1968) recomendó que se asignara un lugar prioritario al tema en el programa, la Oficina Permanente preparó un informe que se refería exclusivamente a los aspectos de la responsabilidad por daños causados por productos que se relacionaban con el conflicto de leyes y un cuestionario sobre este tema que se dirigió a los Estados Miembros. Posteriormente la materia fue examinada por una comisión especial sobre responsabilidad por daños causados por productos. Las conclusiones de esta reunión inicial, celebrada en septiembre de 1970, fueron señaladas en un memorando. Entre otras cosas, se concluía que sería posible redactar un convenio que contara con el apoyo de la gran mayoría de los expertos. El estado embrionario de la materia facilitaría la flexibilidad y, por una vez en la historia de la Conferencia de La Haya, se

intentaba crear derecho en lugar de armonizar soluciones existentes⁵. La Comisión especial celebró una segunda reunión en marzo y abril de 1971, y aprobó el texto de un proyecto de convenio que se envió a los Estados Miembros para que formularan observaciones. La Primera Comisión del decimosegundo período de sesiones de la Conferencia, celebrado en octubre de 1972, examinó este proyecto y las observaciones de los Estados Miembros a su respecto. Se preparó a continuación un convenio definitivo, que fue aprobado por el decimosegundo período de sesiones de la Conferencia⁶.

6. El objeto del Convenio es determinar la legislación aplicable a la responsabilidad de los fabricantes y de otras personas que se especifican por los daños causados por un producto⁷. Se determina la legislación aplicable mediante ciertas normas establecidas en los artículos 4, 5 y 6. Esta legislación determinará, en especial, los siguientes aspectos⁸:

1. La base y extensión de la responsabilidad;
2. Los fundamentos para la exención de responsabilidad, toda limitación de la responsabilidad y toda división de la responsabilidad;
3. Las clases de daños por los cuales podría deberse indemnización;
4. La forma de la indemnización y su extensión;
5. La cuestión de si el derecho a indemnización por los daños puede transferirse o heredarse;
6. Las personas que pueden cobrar indemnización en razón de los daños por derecho propio;
7. La responsabilidad de una parte por los hechos de su agente o de un empleador por los hechos de su empleado;
8. La carga de la prueba en la medida en que las normas relativas a la legislación aplicable a su respecto correspondan a la legislación aplicable a la responsabilidad;
9. Normas relativas a la prescripción, incluso las normas relativas al comienzo de un plazo de prescripción y la interrupción y suspensión de este plazo.

Se delimita de diversas maneras el ámbito de aplicación del Convenio. Así, hay definiciones de las palabras "producto"⁹ y "daños"¹⁰, y una enumeración de las categorías de personas respecto de cuya responsabilidad se ha de aplicar exclusivamente el Convenio¹¹. En los casos en que la propiedad del producto o su uso haya sido transferido a la persona que sufrió el daño por la persona de quien se afirma que es responsable, el Convenio no se aplica a la responsabilidad que exista entre ellas¹². El Convenio no se ocupa de la competencia judicial ni del reconocimiento o aplicación de las sentencias extranjeras recaídas en un caso de responsabilidad por daños causados por productos.

⁵ *Ibid.*, pág. 100.

⁶ Véase el texto del acta final del decimosegundo período de sesiones en "*Actes et documents de la douzième session (1972), tome III*", pág. 246.

⁷ Artículo 1 del Convenio.

⁸ Artículo 8.

⁹ Artículo 2 a).

¹⁰ Artículo 2 b).

¹¹ Artículo 3.

¹² Párrafo 2 del artículo 1.

³ Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su séptimo período de sesiones, *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo noveno período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/9617)*, párr. 81 (Informe de la CNUDMI, vol. V: 1974, primera parte, II, A).

⁴ La presente relación está tomada de "*Actes et documents de la douzième session (1972), tome III, Responsabilité du fait des produits*", que publica la Oficina Permanente de la Conferencia.

b) Instituto para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT)¹³:

7. En 1970 el Comité de Ministros del Consejo de Europa estableció un Comité de expertos sobre la responsabilidad de los fabricantes a propuesta de los Consejos del Comité Europeo de Cooperación Jurídica (CCJ)¹⁴. El mandato del Comité de expertos consiste en proponer al CCJ medidas para armonizar el derecho sustantivo de los Estados miembros del Consejo de Europa en lo que respecta a la responsabilidad del fabricante.

8. Con objeto de prestar asistencia al Comité de expertos y a solicitud del CCJ, el UNIDROIT preparó dos estudios. El primero era un estudio en tres volúmenes¹⁵ de la legislación relativa a la responsabilidad por daños causados por productos en los Estados miembros del Consejo de Europa y en los Estados Unidos de América, el Canadá y el Japón. El volumen I se refiere a la legislación de los siguientes Estados: Austria, Bélgica, Chipre, Francia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Malta, la República Federal de Alemania y los Países Bajos. El volumen II se refiere a la legislación de los Estados escandinavos, Suiza, Turquía, Inglaterra y Gales, y contiene una nota sobre la reparación de los daños causados por defectos en las mercancías vendidas, en la forma prevista en la Ley Uniforme sobre la compraventa internacional de mercaderías. El volumen III se refiere a la legislación del Canadá, los Estados Unidos de América y el Japón. El segundo estudio era un memorando sobre los problemas inherentes a la armonización de las legislaciones que regulan la responsabilidad de los fabricantes¹⁶.

c) Consejo de Europa¹⁷

9. El Comité de expertos sobre la responsabilidad de los fabricantes a que se hizo referencia en la sección b) *supra* celebró siete reuniones entre noviembre de 1972 y marzo de 1975, y redactó el proyecto de convención europea sobre responsabilidad por daños causados por productos, junto con un proyecto de informe explicativo que contenía un comentario de las disposiciones de la Convención.

10. El Comité de expertos solicitó al Comité Europeo de Cooperación Jurídica que recomendara al Comité de Ministros:

a) Que se aprobara el proyecto de convención;

b) Que se abriera la Convención a la firma de los Estados miembros del Consejo de Europa en lo posible durante la

13 La información se basa en una comunicación recibida del Instituto, y en los documentos EXP/Resp. Prod. 71 (1), volúmenes I a III, y EXP/Resp. Prod. 72 (1).

14 CM/Del. Concl. (70) 192, tema VI.

15 EXP/Resp. Prod. 71 (1), volúmenes I a III.

16 EXP/Resp. Prod. 72 (1). Se preparó en cooperación con la Dirección de Asuntos Jurídicos del Consejo de Europa.

17 La información aquí contenida se basa en una comunicación de la Dirección de Asuntos Jurídicos del Consejo de Europa y en el proyecto de informe del Comité de expertos sobre la responsabilidad de los fabricantes, que contiene el proyecto de convención europea sobre responsabilidad por daños causados por los productos y el proyecto de informe explicativo en la forma en que fue revisado por el Comité de redacción. El texto del proyecto de convención que se cita en adelante es el texto en la forma en que fue establecido en el documento del Consejo de Europa EXP/Resp. Prod. (75) 2, de 24 de enero de 1975.

décima Conferencia de Ministros Europeos de Justicia, que se celebrará en Bruselas en junio de 1976;

c) Que se autorizara la publicación del informe explicativo.

11. El proyecto de convención contiene 17 artículos, que tratan de todas las cuestiones importantes que surgen en la esfera de la responsabilidad por daños causados por productos. Entre otras cosas, se ocupa de las definiciones de "producto"¹⁸ y "fabricante"¹⁹, el fundamento de la responsabilidad²⁰, excepciones que competen al fabricante²¹, y plazos de prescripción aplicables²². Una de sus principales características es el establecimiento de una serie de normas que regulan la responsabilidad prescindiendo de la existencia de un contrato entre la persona responsable y quien sufre el daño. El principio adoptado como fundamento de la responsabilidad por el Comité es el siguiente: el productor debe pagar indemnización por los daños que provoquen la muerte o lesiones causadas por un defecto del producto; el artículo 2 c) dispone que un producto tiene un defecto cuando no ofrece la seguridad que una persona tiene derecho a esperar de él, habida cuenta de todas las circunstancias, incluso la presentación del producto. La persona lesionada debe probar el daño, el defecto y el vínculo causal entre el defecto y el daño. Si se acreditan estos hechos, el fabricante puede excepcionarse si demuestra o que el defecto no existía cuando se puso el producto en circulación o que el defecto surgió después de poner el producto en circulación. También puede eximirse de responsabilidad probando que él no puso el producto en circulación.

12. El Comité de expertos estimó que era conveniente tratar del caso de los daños causados por los productos a la propiedad en un instrumento separado, como un protocolo. El Comité opinó que, según la Convención, era indispensable la obligatoriedad del seguro para que los fabricantes aseguraran su responsabilidad civil. Sin embargo, el proyecto de convención no contiene en la actualidad disposiciones al respecto.

d) Comisión de las Comunidades Europeas²³

13. La Comisión de las Comunidades Europeas ha emprendido un proyecto para armonizar las legislaciones de

18 Artículo 2 a).

19 Artículo 2 b) y párrs. 2 y 3 del artículo 3.

20 Párr. 1 del artículo 3.

21 Artículo 4 y párr. 1 del artículo 5. Más adelante se señala que es excepción del fabricante demostrar que el producto no había sido puesto en circulación por él. La frase "poner en circulación" se define en el artículo 2 d).

22 Artículos 6 y 7.

23 La información aquí contenida se obtuvo del documento XI/332/74-E, Working Document No. 1, para la atención del Grupo de trabajo sobre "responsabilidad por daños causados por productos" (memorando relativo a la armonización de las legislaciones de los Estados miembros en cuanto a la responsabilidad por daños causados por productos) y del documento XI/332/74-E, Working Document No. 2, para la atención del Grupo de trabajo sobre "responsabilidad por daños causados por productos" (primer anteproyecto de instrucción relativa a la armonización de la legislación de los Estados miembros en cuanto a la responsabilidad por daños causados por productos, con comentarios).

los Estados miembros en cuanto a la responsabilidad por daños causados por productos. Con este objeto se estableció un grupo de trabajo. Provocaron esta iniciativa las divergencias en la materia entre las legislaciones nacionales de los Estados miembros. El resultado de estas divergencias es que la situación jurídica de una persona que ha sufrido daños como consecuencia de un producto defectuoso difiere en los diversos Estados miembros. En el memorando relativo a la armonización de las legislaciones de los Estados miembros se señaló que es probable que sea necesario corregir las siguientes consecuencias de estas divergencias, en especial dentro del contexto del Mercado Común:

- i) La protección del consumidor, en especial la protección de su salud y seguridad, y su derecho a indemnización por la pérdida o daño sufrido, difiere considerablemente. En gran medida esa protección ni siquiera existe²⁴.
- ii) Las diferencias entre las legislaciones que rigen la responsabilidad del fabricante y el vendedor afectan también negativamente la competencia dentro del Mercado Común, imponiendo cargas desiguales a la industria y el comercio de algunos Estados miembros en relación con los competidores de otros Estados miembros²⁵.
- iii) Estas mismas diferencias afectan también negativamente la circulación sin obstáculos de mercancías a través de las fronteras dentro del Mercado Común²⁶.

14. Se ha sugerido que pueden eliminarse estas características indeseables por medio de una instrucción que reduciría las diferencias entre las legislaciones de los Estados miembros, y que daría como resultado el establecimiento de normas que protegerían los intereses de los consumidores, eliminarían las distorsiones de la competencia dentro de la Comunidad y eliminarían los obstáculos a la libre circulación de las mercancías.

15. Un grupo de trabajo al que se confió la labor en esta esfera redactó un primer anteproyecto de instrucción. El proyecto de instrucción consta de nueve artículos que se ocupan de los principales problemas que surgen en materia de responsabilidad por daños causados por productos y ofrecen soluciones a sus problemas, y se procura alcanzar su objetivo imponiendo a los Estados miembros una obligación de modificar sus legislaciones en la medida en que difieran de las disposiciones que figuran en los artículos. Los artículos tratan, entre otras cosas, del fundamento de la responsabilidad²⁷, la definición de productos²⁸, la definición del "vicio" por el cual se impone la responsabilidad²⁹, las clases de daños que autorizan para cobrar indemnización³⁰, el límite del monto de la indemnización que se puede recuperar³¹, la prescripción de las acciones³² y la naturaleza obligatoria de la responsabilidad³³.

24 Documento XI/332/74-E, sección II, párr. 1 a).

25 *Ibid.*, párr. 2.

26 *Ibid.*, párr. 3 a).

27 Artículo 1.

28 Artículo 2.

29 Artículo 3.

30 Artículo 4.

31 Artículo 5.

32 Artículo 6.

33 Artículo 8.

PARTE II. PRINCIPALES PROBLEMAS QUE PUEDEN PLANTEARSE EN LA ESFERA DE LA RESPONSABILIDAD POR LOS PRODUCTOS

Introducción

16. La responsabilidad civil por daños causados por productos no puede considerarse una nueva figura jurídica. Esa responsabilidad ha existido siempre como parte de las normas jurídicas sobre la responsabilidad civil. No obstante, ciertos acontecimientos del pasado reciente han incrementado el interés sobre el tema. Merced al progreso tecnológico moderno, diversos productos, particularmente los productos manufacturados, se han incorporado a la vida cotidiana de la mayoría de la población de los países desarrollados. Muchos de estos productos pueden causar eventualmente serios daños a las personas o a la propiedad y, en realidad, la frecuencia de tales daños causados por los productos ha aumentado. Ello ha orientado la atención al equilibrio que debe establecer la ley entre la protección del usuario de estos productos, por una parte, dándole el derecho de indemnización contra el fabricante o el vendedor, y, por la otra, la protección al fabricante o al vendedor de modo que no carguen con una responsabilidad tan pesada que pueda debilitar financieramente sus respectivas empresas o ahogar el incentivo para la creación de nuevos productos. Durante el siglo XIX la balanza se inclinó probablemente a favor del fabricante, pues se consideraba importante fortalecer el crecimiento de las empresas industriales. Según esa tendencia se estimaba justo que, como parte del precio del progreso tecnológico, el usuario de un producto soportara cualquier pérdida que sufriese, mientras no pudiera probar que se debía a la negligencia del fabricante. En años recientes ha surgido una tendencia orientada a otorgar mayor protección al consumidor. Pero el equilibrio preciso entre productor y usuario varía de un país a otro.

17. Cabe pensar también que el tema ha cobrado importancia especial con relación al comercio internacional debido al gran aumento que ha experimentado en años recientes la venta internacional de productos. En la mayoría de los países, la responsabilidad por los productos está incorporada a las normas generales de la responsabilidad civil. Estas normas generales suelen diferir en aspectos importantes relativos a la responsabilidad y, en algunos casos, no son muy claras. Ello provoca dificultades por cuanto las personas no saben claramente cuáles son sus derechos y obligaciones. Además, la presencia de uno o más elementos extranjeros en las transacciones comerciales de productos puede causar dificultades cuando una parte perjudicada desea demandar al fabricante o al vendedor. Así, el lugar de comisión del presunto acto ilícito, aquél donde el producto fue adquirido, donde el daño se produjo, el del domicilio del fabricante y el del domicilio de la parte perjudicada pueden estar en distintos Estados. Si, en tal caso, se alegase la comisión de una infracción o el incumplimiento del contrato, sería necesario recurrir al derecho internacional privado para determinar la ley aplicable para resolver los distintos problemas que pudieran surgir. La generalizada incertidumbre sobre la elección de las normas jurídicas condujo a la Conferencia de La Haya sobre Derecho Internacional Privado a redactar el Convenio sobre la ley aplicable a la responsabilidad por los productos.

18. La decisión adoptada durante el séptimo período de sesiones de la Comisión³⁴ incluye la realización de un examen de los "principales" problemas que pueden plantearse en esta esfera. La decisión sobre si un problema es principal o subsidiario suele ser subjetiva. Así, se omite el análisis del problema de la posible responsabilidad indirecta del productor por los actos ilícitos de sus empleados o de contratistas independientes que emplee, si bien podría considerarse que se trata de un problema principal.

19. Los problemas analizados son los siguientes:

- i) Definición del término "producto";
- ii) Personas que incurrir en responsabilidad;
- iii) Personas a cuyo favor se impone la responsabilidad;
- iv) Tipos de daños indemnizables;
- v) Requisito de que las normas uniformes se apliquen solamente cuando se trate de productos objeto de comercio internacional;
- vi) Limitaciones al derecho de indemnización;
- vii) Excepciones que pueden oponer las personas que incurrir en responsabilidad;
- viii) Fundamento de la responsabilidad;
- ix) Relación entre las normas uniformes y las normas de responsabilidad civil existentes;
- x) Plazo de prescripción.

20. Cada problema es analizado en su orden y, con fines informativos, al final de cada sección se expone la manera de que está tratado en el Convenio de La Haya o en otros textos redactados por organizaciones internacionales.

1) Definición del término "producto"

21. La definición que se dé al término "producto" obrará significativamente sobre el alcance de la responsabilidad legal. Fuera de contexto, el término puede tener un significado muy amplio. Por ejemplo, ha sido definido como "cualquier cosa producida, ya sea por generación, crecimiento, trabajo, pensamiento o por la intervención de causas involuntarias..."³⁵. No obstante, como el objeto de las normas es delimitar la responsabilidad del *productor*, resulta claro que solamente se pretende abarcar las cosas producidas como resultado de la actividad humana y no las producidas, por ejemplo, merced a procesos naturales o causas involuntarias. Pero en vista del vasto alcance de la actividad humana, una definición más breve podría considerarse necesaria.

22. Un criterio podría ser concentrarse en el tipo de actividad humana de cuya aplicación puedan resultar productos por los cuales exista responsabilidad. El propósito sería individualizar los tipos de actividad que generen productos que se desee incluir en el ámbito de responsabilidad. Así, la actividad de que se trate podría especificarse en términos de elaboración o empaque mecánico o industrial. No obstante, parece difícil eliminar por lo menos dos tipos de casos dudosos. El primero es aquel en que el

producto es el resultado tanto de la actividad humana como de la intervención de fuerzas naturales. El ejemplo más importante serían las cosechas, los productos vegetales y el ganado. Así, en el caso de las cosechas, cabe argumentar que la fuerza generadora primaria es la naturaleza. Sin embargo, en su crecimiento puede haber influido significativamente el empleo de fertilizantes e insecticidas. El segundo caso se presenta a causa de que el uso de términos muy generales para describir un proceso o actividad conserva siempre un ámbito de significado indeterminado. Por ejemplo, si se utilizan frases como "montaje mecánico" o "elaboración industrial" siempre existirán dudas en algunos casos respecto de la aplicación de dichos términos.

23. La descripción del producto en su forma acabada podría constituir otro criterio para su definición, que permitiese incluir o excluir ciertos productos según esa descripción. De este modo, las decisiones sobre la inclusión o exclusión podrían adoptarse con referencia a categorías tales como productos "agrícolas" o productos "manufacturados", prescindiendo de su elaboración previa. Así, el hecho de que un proceso mecánico estuviese asociado con la generación del producto agrícola se tomaría irrelevante.

24. Otro criterio sería tratar de controlar el ámbito de la responsabilidad, no tanto mediante la definición del término "producto", sino merced a la definición de la persona responsable. Según esto, se podría disponer de una definición muy amplia de producto (que incluyese, por ejemplo, "todos los bienes muebles, naturales o industriales, en bruto o manufacturados") y una definición restringida de persona responsable (que incluyese, por ejemplo, a los "fabricantes de productos acabados o de partes componentes y a los productores de productos naturales").

25. A los fines de decidir sobre una definición de producto, se sugiere tener en cuenta los siguientes aspectos:

- i) ¿Qué tipos de productos causan daños frecuentes o extensos que, en consecuencia, exigen una adecuada protección del consumidor?
- ii) El daño causado por ciertos tipos de bienes (por ejemplo materiales nucleares, vehículos de transporte) ¿se encuentra ya regulado en otras normas internacionales?
- iii) ¿Existen algunos tipos de bienes que en el derecho vigente presenten dificultades relativas a la atribución de responsabilidad? (por ejemplo, bienes manufacturados cuyos métodos de producción solamente conoce el fabricante).
- iv) El tipo de daño respecto del cual quepa responsabilidad. Así, si la responsabilidad procede solamente en caso de lesiones personales o de muerte, cabe pensar que los productos que no pueden causar dichos daños quedarían excluidos de la definición.
- v) La necesidad de contar con una definición clara que minimice los litigios acerca del ámbito de responsabilidad.
- vi) La posibilidad de que el productor contrate un seguro de responsabilidad respecto de un producto o de que la víctima potencial contrate un seguro de accidente.

26. Si bien los productos que son objeto del comercio internacional pueden clasificarse jurídicamente en la mayoría de los casos como "bienes muebles", ese comercio

³⁴ Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su séptimo período de sesiones, *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo noveno período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/9617)*, párr. 81 (Anuario de la CNUDMI, vol. V: 1974, primera parte, II, A).

³⁵ *Webster's New International Dictionary, 2nd Ed.*

también es posible respecto de bienes inmuebles (por ejemplo, edificios). Cabe pensar que dicho comercio de bienes inmuebles sobre múltiples rasgos distintivos (a saber, el valor elevado del producto, la infrecuencia relativa de esas transacciones y la consiguiente disminución en la urgencia de la necesidad de proteger al consumidor, así como la rareza relativa de las pérdidas o daños causados por esos productos), lo que justificaría que se excluyesen dichos productos del ámbito de responsabilidad. De tomarse una decisión en ese sentido, debería, sin embargo, considerarse el caso en que se incorporase o adjuntase un producto mueble a un inmueble de manera tal que cesase su naturaleza mueble y que se convirtiese en parte del inmueble. Cabe sugerir que mientras el producto retiene su identidad física, subsiste la responsabilidad respecto del daño que cause. En cambio, la responsabilidad por el daño causado por bienes inmuebles se rige, en algunos sistemas, por normas basadas en consideraciones especiales cuyo mantenimiento podría estimarse necesario.

Disposiciones pertinentes del Convenio de La Haya y de otros textos

27. El Convenio sobre la ley aplicable a la responsabilidad por los productos de la Conferencia de La Haya sobre Derecho Internacional Privado contiene la siguiente disposición:

“A los fines de este Convenio,

“La palabra “producto” incluirá todos los productos naturales e industriales, ya sea en estado bruto o elaborados, muebles e inmuebles; . . .”³⁶.

28. El artículo 1 del primer anteproyecto de instrucción de la CEE relativa a la armonización de la legislación de los Estados miembros en cuanto a la responsabilidad por daños causados por productos³⁷ establece:

“El productor de un artículo manufacturado por métodos industriales o de un producto agrícola será responsable aunque no concurra el elemento de culpa ante cualquier persona que sufra daños como resultado de los vicios de dicho artículo”³⁸.

El comentario sobre este artículo dice lo siguiente:

“Por producción ‘mediante métodos industriales’ se entiende una producción en gran escala. La fabricación de artículos singulares queda excluida. Como esa producción requiere un cuidado especial, basta la aplicación del principio de responsabilidad culposa. Los productos agrícolas están a la par de los productos manufacturados mediante métodos industriales. El concepto de ‘producto agrícola’ debe interpretarse ampliamente. Los productos animales pueden incluirse en los productos agrícolas manufacturados por un productor.”

29. El artículo 2 a) del proyecto de convención europea sobre responsabilidad por los productos dice lo siguiente:

Artículo 2 a): “La expresión ‘producto’ abarca todos los bienes muebles, naturales o industriales, ya sea en

³⁶ Artículo 2 a). No obstante, el artículo 16 establece que “cualquier Estado contratante podrá, en el momento de la firma, aceptación, aprobación o adhesión, reservarse el derecho - 2) de no aplicar este Convenio a ningún tipo de producto agrícola”.

³⁷ Documento de la CEE No. XI/334/74-E.

³⁸ El subrayado es nuestro.

estado bruto o elaborados, aunque estén incorporados a otros bienes muebles o a un inmueble;”

2) *Personas que incurren en responsabilidad*

30. Un factor importante que afectaría el ámbito de responsabilidad es la delimitación de las personas que incurren en responsabilidad. A este respecto, la resolución de la Asamblea General mencionada *supra* utiliza el término “productor”. Parecería que este término tiene un significado más amplio que el de “fabricante”. De este modo, a la persona que produce cosechas agrícolas o cría ganado no se la denominaría usualmente fabricante, pero se le puede dar el nombre de productor.

31. En relación con el término “producto”, se observó anteriormente que la descripción del método de producción puede utilizarse para delimitar el significado de este término. Correlativamente, esta técnica puede utilizarse para delimitar el significado de “productor”. Así, si los productos fueran definidos como las mercaderías resultantes de un proceso industrial, se definiría al productor como la persona que aplica dicho proceso. Sin embargo, este enfoque “vinculado” de la definición no es necesario ni (como se demostrará en la discusión *infra*) soluciona algunos de los problemas implícitos. Se sugiere que un enfoque que trate de describir en abstracto los distintos significados que pueden adscribirse al término “productor” puede carecer de utilidad. En vez de ello, el significado que ha de darse al término puede depender de los objetivos que se trata de conseguir en relación con la incidencia de la responsabilidad.

32. Una distinción amplia que puede ser pertinente en este contexto es la existente entre la cadena de producción y la cadena de distribución. Cabe considerar que la cadena de producción comienza desde el momento en que las materias primas se elaboran por primera vez con miras a su utilización en el producto acabado hasta el momento en que surge el producto acabado en las condiciones en que se comercializa. Aunque es posible que durante este período la elaboración esté en manos de solo una persona física o ente jurídico, es más probable, en el contexto de la industria moderna, que concurren varias personas físicas o jurídicas con diferentes relaciones entre sí. Suele ser difícil identificar a una de estas personas como el productor o el principal productor.

De modo análogo, normalmente el producto pasaría por varias manos en la cadena de distribución hasta alcanzar al último usuario. Aunque no se discute el hecho de que debe imponerse responsabilidad a una o más personas en la cadena de producción, una pregunta básica sería si debe también exigirse responsabilidad a todas las personas que intervinieran en la cadena de distribución.

33. Pueden aducirse argumentos tanto en favor como en contra de la imposición de tal responsabilidad. Si la base de la responsabilidad fuera la culpa o negligencia³⁹, una restricción de la responsabilidad a la cadena de producción puede justificarse mediante la consideración de que dicha culpa o negligencia que da lugar a un vicio surge en la

³⁹ La base de la responsabilidad se discute *infra*.

mayoría de los casos en la fase de producción. Aun cuando la base fuera la responsabilidad objetiva, algunos de los fundamentos que apoyan dicha responsabilidad parecen sugerir que la responsabilidad está más relacionada con quienes intervienen en la producción. De este modo, se ha sugerido que la responsabilidad objetiva servirá de elemento disuasor de la fabricación defectuosa. Pero esto se consigue más eficazmente imponiendo responsabilidad a quienes intervienen en la producción. También se ha sugerido que la imposición de la responsabilidad objetiva garantizará el conveniente objetivo de que la persona perjudicada sea casi siempre indemnizada. Puede contratarse un seguro que cubra dicha responsabilidad y el costo del seguro puede distribuirse entre todos los usuarios aumentando el precio del producto. Pero es el productor el que puede contratar al seguro con mayor facilidad, pues conoce el porcentaje inevitable de productos defectuosos en la producción. Además, si las personas en la cadena de distribución fueran también sometidas a responsabilidad podrían surgir cuestiones difíciles con respecto a la determinación de sobre cuál de estas personas debe recaer - la cadena de distribución puede incluir comerciantes al por mayor, al por menor, almacenistas, transportistas y arrendadores. Cabe también pensar que el término "productores" en la forma utilizada en la resolución 3108 (XXVIII) no abarcaría normalmente a aquellas personas en la cadena de distribución.

34. En contra de estas consideraciones, puede adoptarse el punto de vista de que el someter a ciertas personas en la cadena de distribución a responsabilidad, además de las que intervienen en la cadena de producción, tal vez no resultara muy desventajoso y se obtuvieran, por el contrario, ciertos beneficios. De este modo, la persona perjudicada y el productor, en la mayoría de los casos de comercio internacional, tendrían sus residencias en Estados diferentes y la jurisdicción en una acción de indemnización podría obtenerse con más facilidad contra alguien de la cadena de distribución que residiera en el mismo país que el perjudicado. Aun cuando se asegure la jurisdicción sobre el productor, el cumplimiento del fallo obtenido puede exigir su ejecución en el extranjero, único lugar en que el activo del productor puede encontrarse: dicha ejecución puede entrañar gastos y dificultades. De nuevo, una de las personas a las que el usuario recurriría normalmente en relación con los vicios del producto sería el distribuidor del que lo obtuvo o el importador. Si se excluyera la responsabilidad del distribuidor o del importador cabría pensar que la protección al consumidor es insuficiente. Además, pueden presentarse casos en que el producto se convierta en defectuoso como resultado de la manipulación o el tratamiento durante la distribución. También pueden darse casos en que el fabricante o el productor no son conocidos y la persona perjudicada no tiene medios de descubrir su identidad.

35. Se decida o no excluir a las personas que intervienen en la cadena de distribución de cualquier posible responsabilidad, quedaría aún la cuestión de determinar las categorías de personas en la cadena de producción sobre las que ha de recaer la responsabilidad. De este modo, A, B y C pueden suministrar los componentes de un producto, éstos pueden ser montados por D y elaborados por E para obtener el producto acabado. A, B y C pueden, a su vez haber obtenido las materias primas (tales como vidrio,

láminas metálicas o material aislante) de X, Y y Z a efectos de la fabricación de los componentes. Tal vez la primordial consideración que sería pertinente para determinar la gama de responsabilidad sería el grado conveniente de protección a la parte perjudicada. Según un punto de vista, cabe justamente pensar que cualquiera que aporte pericia o trabajo o materiales que sean utilizados en la elaboración del producto acabado debe ser potencialmente responsable. El producto acabado es en distintos grados el resultado de la actuación de dichas personas, y si la actuación de cualquiera de ellas queda por debajo de las normas mínimas establecidas y causa una pérdida, puede pensarse que debe indemnizar a la parte perjudicada. Es probable que exista un acuerdo general en que el fabricante de los componentes y el montador deben ser potencialmente responsables. Puede haber desacuerdo acerca de las personas que no obtienen beneficio de la venta del producto o de los componentes, tales como los empleados del fabricante y del montador. Tales personas pueden no tener la capacidad financiera necesaria para soportar la posible responsabilidad y puede que tampoco estén incluidos en la cobertura del seguro.

36. Sin embargo, es evidente que en un caso concreto no se considerará responsables a todas las personas que pudieran estar incluidas dentro del ámbito de la responsabilidad. En efecto, la responsabilidad real dependerá de las circunstancias y de la base de responsabilidad adoptada. Así, si la base de responsabilidad es la negligencia, y uno de los componentes se fabrica negligentemente, en muchos casos sólo el fabricante del componente se reputará responsable. El montador a menudo ni tiene medios ni oportunidad de comprobar los componentes y su omisión al respecto puede no ser consecutiva de negligencia. La ampliación de las categorías de posibles demandados, en consecuencia, no indica necesariamente que un gran número de personas serán tenidas por responsables, todas ellas, en los casos concretos.

37. Si se decide también imponer responsabilidad a personas seleccionadas en la cadena de distribución, dos cuestiones pueden precisar consideración: en primer lugar, ¿ha de imponerse la responsabilidad sólo a las personas que intervienen en la distribución como parte de una transacción comercial, o ha de recaer también sobre los distribuidores no comerciales? Ejemplos del último caso serían una escuela que reparte juguetes entre sus alumnos, el anfitrión que ofrece alimentos a sus huéspedes o una fundación caritativa que distribuye prendas de vestir entre los necesitados. Como la reglamentación propuesta de la responsabilidad está destinada a facilitar el comercio internacional, y a reglamentar la responsabilidad con respecto a los productos "destinados a la venta o la distribución internacionales u objeto de éstas", cabe concluir que el alcance de la responsabilidad no puede extenderse más allá del ámbito de las relaciones comerciales. Según esta opinión, los distribuidores no comerciales no deben ser responsables, pero los distribuidores comerciales anteriores en la cadena de distribución seguirían siendo responsables.

38. Suponiendo que la responsabilidad sólo ha de imponerse a quienes intervienen en la distribución como parte de una transacción comercial, sería, en segundo lugar, necesario identificar quiénes de las muchas categorías de personas que intervienen en la cadena de distribución han

de reputarse responsables. Cabe sugerir que, como en el caso de la cadena de producción, quizá sea preciso examinar el fondo de cada caso. De este modo, el porteador puede ser uno de los enlaces de esta cadena. Pero la imposición de responsabilidad al porteador puede causar conflictos con las distintas convenciones que regulan la responsabilidad del porteador y, en consecuencia, puede considerarse que más vale evitarlo.

Disposiciones pertinentes del Convenio de La Haya y otros textos

39. El artículo 3 del Convenio sobre la ley aplicable a la responsabilidad por daños causados por productos de la Conferencia de La Haya sobre Derecho Internacional Privado dice lo siguiente:

“Este Convenio se aplicará a la responsabilidad de las siguientes personas:

- “1. Los fabricantes de un producto acabado o de una de sus partes o componentes;
- “2. Los productores de un producto natural;
- “3. Los distribuidores de un producto;
- “4. Otras personas, incluidas los reparadores y almacenistas, en la cadena comercial de preparación o distribución del producto.

“También se aplicará a la responsabilidad de los agentes o empleados de las personas anteriormente mencionadas.”

40. El artículo 2 del anteproyecto de instrucción de la CEE relativa a la armonización de la legislación de los Estados Miembros en cuanto a la responsabilidad por daños causados por productos define al “productor” en los siguientes términos:

“Por “productor” se entiende cualquier persona que fabrique el artículo defectuoso y lo ponga en circulación en la forma destinada para su uso.”

41. Los artículos 2 b), 3 2), 3 3) y 3 4) del proyecto de convención europea sobre responsabilidad por daños causados por productos dicen lo siguiente:

Artículo 2 b): “La expresión ‘productor’ se refiere a los fabricantes de productos acabados o de sus partes componentes y a los productores de productos naturales.”

Artículo 3 2): “El importador de un producto y cualquier persona que ha presentado un producto como suyo al hacer que su nombre, marca comercial u otro rasgo distintivo aparezcan sobre el producto, serán considerados productores a efectos de esta Convención y serán responsables en su condición de tales.”

Artículo 3 3): “Cuando el producto no indique la identidad de ninguna de las personas responsables en virtud de los párrafos 1 y 2 de este artículo, cada distribuidor será considerado productor a efectos de esta Convención y responsable en cuanto tal, a menos que revele, en un plazo razonable, a petición del demandante, la identidad del productor o de la persona que le suministró el producto.”

Artículo 3 4): “En caso de daños causados por un vicio de un producto incorporado a otro producto, el productor de cada uno de ellos será responsable.”

3. *Personas a cuyo favor se impone la responsabilidad*

42. Una cuestión que puede precisar consideración es la definición de las categorías de personas ante las que es responsable el productor. La ausencia de dicha definición puede llevar a la incertidumbre en cuanto al ámbito de la responsabilidad.

43. Una posible solución puede consistir en concretar que, dado un acto que entraña la responsabilidad, el productor es responsable ante cada persona que sufra una pérdida, siempre que la pérdida sea de un género que admita indemnización. El hecho de que la pérdida acaecida a una persona física no sea razonablemente previsible carece de pertinencia. Esto puede ilustrarse mediante lo siguiente:

44. “La norma mínima de conducta exigida al productor es la falta de negligencia. A, un fabricante de neumáticos, fabrica negligentemente un neumático defectuoso y que es probable que reviente. El daño al automóvil al que va a ser colocado, a los ocupantes del automóvil y a los transeúntes dentro de un cierto radio de la explosión, es razonablemente previsible. La explosión del neumático y el ruido de la explosión lo escucha B, una mujer embarazada, en una casa a cierta distancia de la autopista, y, a consecuencia, sufre un aborto. A es responsable frente a B.”

45. Este resultado puede justificarse mediante la consideración de que, por lo que respecta a la relación entre A y B, A ha observado una línea de conducta inferior a la mínima exigible mientras que B es completamente inocente. A debe, en consecuencia, responder por la pérdida.

46. Como punto de vista opuesto, cabe argumentar que la responsabilidad de este género es demasiado amplia e impone una carga tan pesada al productor que puede desbaratar su empresa. Además, la obtención de una cobertura de seguro se hace más difícil cuando se impone responsabilidad por riesgos incalculables. En consecuencia, cabe considerar que el productor sólo debe ser responsable, por ejemplo, frente a una categoría determinada de personas, o ante personas con las que está en una relación definida. Una técnica utilizada en el *Common Law* a este respecto es formular que el productor sólo es responsable por negligencia ante aquellos que pueden exigirle una determinada actuación, y que el número de estas personas se limita a aquellas con las que el productor mantiene una cierta relación, por ejemplo, aquellas con respecto de las que pueden verse razonablemente las consecuencias perjudiciales de su acto.

47. Un ejemplo de solución en términos de categoría de personas sería limitar la responsabilidad sólo al *usuario* o al *consumidor*. Por ejemplo, el *American Restatement Second, Torts, 402A*, impone la responsabilidad estricta sobre “la persona que vende cualquier producto en una condición defectuosa que sea razonablemente peligrosa para el usuario o el consumidor” sólo a favor del usuario o del consumidor⁴⁰. Esto excluiría, por ejemplo, a los circunstantes en un accidente y a los trabajadores empleados por el productor. Un refinamiento de lo anterior sería restringir

⁴⁰ En una advertencia, se indica que el *American Law Institute* no se pronuncia con respecto a si la norma no es aplicable al daño a otras personas que no sean los usuarios o consumidores: *Restatement, Second, Torts, 402A Caveat*, pág. 348.

la responsabilidad a un usuario o consumidor *legales*. Esto excluiría, por ejemplo, la responsabilidad ante un ladrón en el caso de un automóvil defectuoso o ante una persona que lo conduce sin la licencia correspondiente. Una posible solución en términos de la relación con el productor sería imponer la responsabilidad sólo a favor de aquellas personas que pueda afirmarse que quedan expuestas al riesgo de daños por su acto indebido. Sobre la base de la responsabilidad única ante el usuario o el consumidor, en el ejemplo indicado anteriormente, A no sería responsable, mientras que, en la responsabilidad ante las personas que quedan expuestas al riesgo de daños, no es probable, pero sí posible, que se le considerara responsable. Un refinamiento de esta segunda base de responsabilidad sería hacer al productor responsable únicamente por el género concreto de daños a que expone a una persona por su acto indebido. Así, si el acto crea un riesgo de lesiones físicas a una determinada persona y se producen daños a la propiedad de esta persona, el productor no sería responsable.

48. Debe señalarse que a la conclusión de exclusión de responsabilidad ante determinadas personas se llega a veces no mediante normas que señalan a las únicas personas que puedan exigir dicha responsabilidad, sino mediante normas relativas a las limitaciones sobre la indemnización por las consecuencias remotas de un acto que entrañe responsabilidad. De este modo, en el ejemplo mencionado anteriormente es posible afirmar que A no es responsable debido a que la pérdida sufrida por B es una consecuencia demasiado remota de la negligencia o no es una consecuencia directa de la negligencia.

49. Se plantea un problema especial cuando el producto causa daños que ocasionan el fallecimiento de una persona. Según algunos sistemas jurídicos, el derecho de acción es personal e intransferible de la parte perjudicada y se extingue con su muerte. En virtud de otros sistemas jurídicos, el derecho de acción que acreció al fallecido durante su vida, se transmite a sus herederos o a sus representantes personales. Se cree que es éste un resultado deseable y cabe considerar la necesidad de disposiciones especiales para preservarlo. Muchos sistemas jurídicos hacen también al actor ilícito responsable ante las personas en estrecha relación con el fallecido por cierta clase de pérdida sufrida por ellos, por ejemplo, pérdida de apoyo que sufren los dependientes, el sufrimiento de los parientes más próximos. La cuestión de si el productor debe ser responsable ante tales personas puede precisar ulterior consideración.

Disposiciones pertinentes en el proyecto de convención europea y en otros textos

50. El artículo 1 del anteproyecto de instrucción de la CEE relativo a la armonización de la legislación de los Estados miembros en cuanto a la responsabilidad por daños causados por productos dispone lo siguiente:

“El productor de un artículo manufacturado por métodos industriales o de un producto agrícola será responsable aunque no concorra el elemento de culpa ante *cualquier persona* que sufra daños como resultado de los vicios de dicho artículo.”

51. El artículo 3 1) del proyecto de convención europea sobre la responsabilidad por daños causados por los

productos dispone: “El productor estará obligado a pagar indemnización en caso de fallecimiento o lesiones causados por un vicio en su producto.” La restricción de los tipos de daños por los que se impone responsabilidad tiene la consecuencia indirecta de limitar las personas en cuyo favor se establece dicha responsabilidad.

4) *Tipos de daños indemnizables*

52. Un producto puede causar daños de clases muy diferentes. La certidumbre sobre el alcance de la responsabilidad puede requerir que se delimiten las clases de daños que autoricen a exigir una indemnización del productor. Las clases posibles de daños pueden agruparse de un modo amplio en: a) lesiones físicas; b) lesiones psíquicas; c) daños a bienes tangibles; y d) pérdidas financieras. En la mayoría de los casos en que ocurran daños, es posible que coexistan por lo menos dos de esas clases.

a) *Lesiones físicas*

53. La protección contra daños físicos se considera casi universalmente como un interés que merece protección. Se cree que no habrá diferencias en cuanto a la posibilidad de exigir el pago de una indemnización por esta clase de daños. También es probable que haya acuerdo en establecer un derecho limitado de indemnización en los casos en que sobrevengan fallecimientos. Prescindiendo del caso especial de fallecimiento, las otras clases de daños resultantes pueden incluirse en una u otra de las categorías arriba mencionadas. En la sección III *supra* se ha hecho alusión al problema de la transmisibilidad de las causas de acción otorgadas al extinto antes de su fallecimiento, así como a la cuestión de las categorías de personas a cuyo respecto pueden surgir causas independientes de acción.

b) *Lesiones psíquicas*

54. Las lesiones psíquicas pueden ser de distintas clases, por ejemplo, un choque nervioso o sentimientos de humillación o de inferioridad. Con frecuencia es difícil distinguir claramente algunos de estos tipos de lesión psíquica de las lesiones físicas. Así, puede considerarse que algunas clases de lesiones del sistema nervioso corresponden indistintamente a ambas categorías. Existen otros tipos de lesiones de difícil clasificación, como la disminución de la esperanza de vida, pero cuya ubicación más fácil tal vez sea este grupo. Una solución posible es la de establecer el pago de una indemnización por cualquier tipo de lesión psíquica. El argumento principal para negar indemnización por lesiones psíquicas parece ser el hecho de que casi siempre es difícil determinar la existencia o el grado de la lesión. Sin embargo, ese no debe ser un motivo suficiente para excluir toda indemnización, pues en muchos casos es posible establecer claramente la existencia y el grado de la lesión psíquica. También se puede aducir que la tranquilidad espiritual es un interés que merece tanta protección como la seguridad física. Otra solución posible es la de conceder indemnización sólo cuando la lesión psíquica derive de la lesión física. En ese caso, tal vez sea más fácil establecer la validez de la reclamación respecto de la lesión psíquica y el grado de esa lesión.

c) *Daños a bienes tangibles*

55. La seguridad de los bienes tangibles a que tiene legítimo derecho una persona se considera casi universalmente como un interés que merece protección. Es probable que la disposición en el sentido de autorizar a ese respecto una indemnización obtenga amplia aceptación.

56. Un caso que ha suscitado discusión en el contexto del establecimiento de un régimen especial sobre la responsabilidad por los productos es aquel en que el producto tiene vicios y no funciona adecuadamente, pero no ha causado daños o lesiones a una persona o cosa distinta. Se ha sugerido que ese caso se excluya del ámbito de cualquier régimen de esa índole, pues se ha dado a la parte agraviada recursos suficientes según el contrato en virtud del cual ha adquirido el producto. Sin embargo, podría opinarse que el resultado sería distinto si el vicio causase daños tanto al producto mismo como a otra cosa distinta de él, como por ejemplo, cuando cables defectuosos ocasionan un incendio en que se destruyen el producto y otros bienes. Si siempre se excluyen los daños al producto mismo del alcance del régimen, en el último ejemplo el resultado sería que la responsabilidad por el vicio del producto y por los daños externos causados por él estaría sujeta a dos regímenes jurídicos distintos. Tal vez sea necesario estudiar la conveniencia de este resultado.

d) *Pérdidas financieras*

57. Pueden ocurrir pérdidas como consecuencia de las clases de daños antes indicadas o independientemente de ellas. Ejemplos del primer caso serían las lesiones físicas o psíquicas causadas por el producto que supusieran gastos médicos o pérdidas de ingresos, o los daños a bienes tangibles ocasionados por el producto que entrañaran gastos de reparación. Ejemplos del segundo caso serían el de un distribuidor que vendiese un producto defectuoso y experimentase la pérdida de clientela, o cuando el producto defectuoso constituyese en sí mismo un activo que no pudiera emplearse y ello derivase en la pérdida de ganancias. Uno de los criterios posibles sería el de excluir todos los casos de pérdidas financieras del ámbito de la indemnización. Ello se justificaría mediante el argumento de que la magnitud de esa pérdida puede ser demasiado grande, y que el atribuir responsabilidad por tal pérdida al productor equivaldría a imponerle una carga injusta. Otro argumento de apoyo podría ser que la pérdida es con frecuencia especulativa y difícil de probar y que permitir la indemnización implicaría dar a los tribunales casos de difícil decisión. Sin embargo, esos argumentos pueden refutarse contestando que la imposición de una carga injusta puede evitarse mediante normas adecuadas de limitación del monto de la indemnización, y que las dificultades en el establecimiento de los hechos no son raras en los litigios. Una solución intermedia entre permitir indemnización en todos los casos de pérdida financiera y negarla en absoluto, sería la de permitir la indemnización cuando la pérdida financiera derivase de cualquiera de los otros tipos de lesiones. En tales casos, es probable que sea más fácil determinar la existencia y el monto de la pérdida.

Disposiciones pertinentes del Convenio de La Haya y otros instrumentos

58. Cabe notar que el artículo 2 b) del Convenio sobre la ley aplicable a la responsabilidad por los productos, de la

Conferencia de La Haya sobre Derecho Internacional Privado, dispone que:

“Para los fines del presente Convenio

“b) El término ‘daños’ se aplicará a las lesiones a la persona o daños a los bienes, así como a la pérdida económica; sin embargo, se excluirán los daños del propio producto y la pérdida económica consiguiente, salvo que se vinculen con otros daños.”

59. El artículo 4 del anteproyecto de instrucción de la CEE, relativa a la armonización de la legislación de los Estados miembros en cuanto a la responsabilidad por los productos, dice así:

“El artículo defectuoso no se incluirá en los daños. Permanecerán firmes las acciones contractuales que corresponden al comprador del artículo. Se excluirá la indemnización por daños no recurrentes.”

En las notas explicatorias al artículo, se dice que:

“La responsabilidad por el artículo defectuoso se excluye de las normas y sigue siendo una cuestión propia de las relaciones contractuales entre las partes. Esa responsabilidad debe continuar rigiéndose por el derecho de compra y venta. La pérdida financiera que experimenta el comprador de un artículo defectuoso por haber pagado un precio excesivo puede indemnizarse con arreglo a las normas tradicionales.”

El comentario al artículo expresa también que la inclusión de daños que no fueran pecuniarios ampliaría indebidamente el ámbito de la responsabilidad.

60. El artículo 3 1) del proyecto de convención europea sobre la responsabilidad por los productos dice lo siguiente:

“El productor estará obligado a pagar indemnización en caso de fallecimiento o lesiones causados por un vicio en su producto”

El informe explicativo del proyecto de convención dice que se han excluido los daños en las mercaderías del ámbito de la Convención por falta de tiempo para estudiar cabalmente los problemas que podrían surgir si se ampliara el ámbito a fin de incluir tales daños, y porque algunos expertos consideraron que un sistema de responsabilidad objetiva podría obtener una ratificación más fácil de los Estados si sólo se limitaba a los daños que ocasionasen la muerte o lesiones personales.

5) *Requisito de que la responsabilidad debe imponerse sólo cuando se trate de productos objeto del comercio internacional*

61. Según la resolución 3103 (XXVIII) de la Asamblea General, la responsabilidad debe limitarse a los daños ocasionados por los productos “destinados a la venta o la distribución internacionales u objeto de éstas”. Es probable que no se haya tenido el propósito de que esta redacción sea final y definitiva sino que sólo sea una directriz en cuanto al ámbito posible de la responsabilidad. Sin embargo, se cree que un análisis del texto en su forma actual puede ser útil tanto para indicar su significado exacto como también para decidir acerca de la conveniencia de cualquier restricción o ampliación.

62. Es evidente que las mercaderías pueden estar destinadas a la venta o distribución internacionales sin que en realidad sean objeto en definitiva de esa venta o distribución, y viceversa. Además, los criterios de la intención y la efectiva realización son bien distintos. Uno dependería del pensamiento del productor o distribuidor antes de la fabricación o venta, en tanto que el otro dependería de la venta o distribución fuera del país de fabricación. Sin embargo, es evidente que el objetivo deseado con la unificación de la responsabilidad es la remoción de determinados obstáculos a la venta internacional que actualmente existen en razón de divergencias en los derechos nacionales. Ese objetivo no adelantaría mediante la unificación de la responsabilidad respecto de productos que estén simplemente destinados a la venta internacional pero que en realidad no sean objeto de la misma. Por consiguiente, parecería que lo que se proyectaba era la creación de un régimen especial de responsabilidad por productos que fueran efectivamente objeto de transacciones comerciales internacionales. El resultado de tal procedimiento sería la existencia de dos regímenes para la responsabilidad por los productos: el de responsabilidad unificada cuando los productos fueran objeto de una transacción comercial internacional y el de la ley nacional en los demás casos.

63. En este contexto, pueden examinarse con provecho dos cuestiones:

a) El requisito de que exista una transacción comercial internacional.

b) Las dificultades que plantea este requisito.

a) *El requisito de que exista una transacción comercial internacional*

64. Hay dos elementos en el requisito de que exista una transacción comercial internacional: primero, la identificación de lo que distingue una transacción comercial como "internacional"; y, segundo, lo que se entiende por "transacción comercial". Tal vez la transacción comercial internacional más importante, y la que concretamente se menciona en la resolución, sea la compraventa internacional. La Convención de las Naciones Unidas sobre la Prescripción en materia de Compraventa Internacional de Mercaderías dispone que: "se considerará que un contrato de compraventa de mercaderías es internacional cuando, al tiempo de su celebración, el comprador y el vendedor tengan sus establecimientos en Estados diferentes" (artículo 2 a)). El criterio de que para que una compraventa sea internacional el comprador y el vendedor deben tener sus establecimientos en Estados diferentes, se emplea también en la Convención sobre la compraventa internacional de mercaderías tal como fue aprobada por el Grupo de Trabajo sobre compraventa internacional en sus seis primeros períodos de sesiones (Artículo 1 1): véase A/CN.9/100, anexo 1.) Una cuestión que quizá merezca atención es la de averiguar si ese criterio se presta para todas las transacciones comerciales o si han de establecerse otros criterios para otros tipos de transacciones. Hay varios tipos de transacciones sobre mercaderías que pueden considerarse "transacciones comerciales". Además de la compraventa, pueden considerarse "transacciones comerciales" el arrendamiento y la prenda de mercaderías. Sin embargo, pueden haber otras transacciones que no correspondan nítidamente a denominaciones concretas, y las mercaderías pueden estar

vinculadas con tales transacciones en distintas formas. En estos casos, la vinculación entre la transacción y los productos suficiente para generar responsabilidad, puede exigir una definición más estricta que el uso de expresiones generales como "objeto de" o "destinado a" de la transacción.

65. La expresión "distribución internacional" utilizada en la resolución debe interpretarse no como transacción comercial, sino como un estado de cosas resultante ya sea de transacciones comerciales o de transacciones no comerciales. La cuestión de si la distribución que no resulte de una transacción comercial genera responsabilidad se ha examinado en la sección ii) *supra*.

b) *Dificultades que plantea este requisito*

66. La dificultad que plantea este requisito es que los productos pueden ser objeto de varias transacciones comerciales sucesivas, de las cuales tal vez sólo una sea una transacción comercial internacional. El ejemplo siguiente puede ilustrar el punto: A, fabricante, que reside en el Estado X, vende productos a un exportador B, en el mismo Estado. B los vende a un importador extranjero C, que reside en el Estado Y. C los vende a D, vendedor mayorista que reside en el Estado Y, que los vende a un minorista E, que también reside en el mismo Estado, quien a su vez los vende al usuario F, que reside en el estado Y, y quien sufre daños a causa de los productos. Los productos sólo fueron objeto de comercio internacional en la etapa de la compraventa de B a C. ¿Debe imputarse la responsabilidad a A y (suponiendo que la responsabilidad también sea imputable a las personas que forman la cadena de distribución) a B, C y D? Una opinión puede ser que el hecho de que las mercaderías hayan sido objeto de comercio internacional en algún punto basta para generar responsabilidad. Esa opinión puede no resultar en la imputación de responsabilidad contraria a las previsiones normales de los círculos comerciales si las personas a quienes se atribuye responsabilidad pertenecen a una categoría limitada (por ejemplo, el "fabricante"). Sin embargo, si la responsabilidad se atribuye también a las personas que integran la cadena de distribución, el resultado sería la aplicabilidad de las normas uniformes, en el ejemplo citado más arriba, a C y D. Esto podría ser contrario a sus previsiones razonables, puesto que se dedicaban a transacciones puramente internas y sólo consideraban la aplicación de las leyes nacionales a esas transacciones. Cabe observar que ni la Convención de las Naciones Unidas sobre la Prescripción en materia de Compraventa Internacional de Mercaderías ni la Convención sobre la compraventa internacional de mercaderías, como fue aprobada por el Grupo de Trabajo sobre compraventa internacional en sus seis primeros períodos de sesiones⁴¹, se aplicarían a las transacciones celebradas entre A y B, C y D, D y E y E y F.

67. Una respuesta posible a esta dificultad puede ser, además del requisito de que los productos sean objeto de una transacción comercial internacional, establecer también uno o más requisitos adicionales a la atribución de responsabilidad, con lo que tal imposición no sería irrazonable.

⁴¹ A/CN.9/100, anexo 1 (reproducida en este volumen, segunda parte, 1, 2).

Tales requisitos adicionales podrían ser:

a) Que la persona demandada supiera, o pudiera prever razonablemente, que los productos serían o hubieran sido objeto de una transacción comercial internacional.

b) Que la persona demandada y la persona agraviada residieran en Estados diferentes.

68. Una respuesta más radical a la dificultad podría ser la eliminación del requisito de que uno de los elementos que delimiten el alcance de la responsabilidad fuera la destinación de los productos a la compraventa internacional. Actualmente, sea que los productos de que se trate fueran o no objeto de comercio internacional, y con arreglo a cualquier ordenamiento jurídico, el derecho aplicable que escogería un tribunal para decidir sobre una cuestión de responsabilidad por los productos sería un derecho nacional. Si un elemento extranjero interviene en el caso, el derecho nacional aplicable sería escogido mediante las normas del tribunal sobre la materia. La unificación de leyes nacionales sobre la responsabilidad por los productos resultaría automáticamente en una unificación de derechos aplicables cuando los productos fueran objeto de comercio internacional. Este criterio tendría el mérito de la simplicidad por cuanto prevería sólo un régimen jurídico para la responsabilidad por los productos, ya sea que los productos fueran objeto del comercio interno o del comercio internacional. Sin embargo, a la luz de las diferencias de opinión que todavía existen en los distintos Estados en cuanto a las soluciones aconsejables para los principales problemas en juego (tales como la base de la responsabilidad y las clases de daños que merecen indemnización), tal vez se estime que ese criterio es demasiado ambicioso.

6) Limitaciones al derecho de indemnización

69. El daño causado por un producto puede consistir no sólo en los resultados inmediatos, sino en resultados más o menos remotos. Estos pueden ser consecuencias predecibles de un defecto, o totalmente impredecibles. Desde el punto de vista del usuario que ha sufrido la pérdida, cabe aducir que, mediante el pago de la indemnización, debe colocarse exactamente en la misma situación que si el incidente que causó el daño no hubiera ocurrido. Esto puede apoyarse en la opinión de que entre una parte inocente (el usuario) y una parte culpable (el productor) resulta justo que toda pérdida recaiga sobre el último. Desde el punto de vista del productor, puede aducirse que el imponer una responsabilidad en estos términos tendría un efecto en detrimento de su empresa. De ahí la posibilidad de sugerir, por ejemplo, que la justicia exige que su responsabilidad se limite a las consecuencias probablemente emanadas del riesgo particular que ha creado. Así pues, si su acto ilícito en relación con el producto ha creado un riesgo de daño personal, no debe hacerse responsable si se ocasionan daños a la propiedad. Todos los sistemas jurídicos tienen normas que establecen los límites de la indemnización. Para lograr este objetivo, se recurre a conceptos tales como causa y "lejanía" del daño. Se indican a continuación algunas de las formas en que estos conceptos pueden utilizarse.

70. a) A medida que los resultados de un acto ilícito se retrotraen cada vez más en tiempo y secuencia del propio acto, puede resultar posible aducir que una fracción

particular del daño resultante no fue "causada por" el acto ilícito. Este argumento se tornará progresivamente atractivo cuando otras fuerzas (por ejemplo actos de otras personas, fuerzas naturales) ejercen una influencia concomitante sobre los resultados. Puede así limitarse la responsabilidad. Las teorías de causa empleadas por diferentes sistemas jurídicos parecen divergir, y todas parecen complejas, pero todas persiguen el objetivo de contener la responsabilidad dentro de límites considerados convenientes.

b) Otro enfoque adoptado consiste en introducir una norma independiente de que los daños causados no pueden indemnizarse si son demasiado remotos. Esto requiere el establecimiento de normas que definan lo remoto del daño. Se usan aquí, una vez más, diferentes pruebas, y éstas también suelen ser complejas. Una prueba que se utiliza a menudo es la de determinar si el daño podría ser razonablemente previsto por el demandado en el momento del acto ilícito. Se ha tropezado con dificultades en esta prueba en algunas situaciones, por ejemplo, cuando una fracción particular de un daño de determinada naturaleza (lesión craneana) es previsible, y resulta otra fracción de daño imprevisible de la misma naturaleza (lesión en las piernas); o cuando un daño de una naturaleza particular (lesión personal) es previsible, y resulta un daño de otra naturaleza (daño en los bienes); o cuando es previsible un daño determinado a una persona y resulta un daño de la misma naturaleza a otra persona.

71. Una cuestión que puede requerir consideración es la de determinar si conviene formular disposiciones tendientes a resolver estos problemas. Se ha señalado que los límites de la indemnización se basan en consideraciones de política en cuanto a cuál persona debe soportar una fracción particular de pérdida, y las opiniones sobre esas consideraciones pueden variar en diferentes Estados. Esta reflexión puede llevar a concluir que podría dejarse que estas cuestiones fueran reglamentadas por el derecho nacional, pues es posible que la unificación no sea practicable. Podría también considerarse que quizá obtenga amplia aceptación una prueba basada en la previsibilidad razonable.

72. La base de la responsabilidad adoptada puede también ser importante para decidir los límites de la indemnización. Así pues, si se adopta una norma general de responsabilidad objetiva puede pensarse que la justicia para el productor exige que los límites de la indemnización sean estrechos, pues éste sería responsable en un mayor número de casos que si la base fuera la negligencia. A la inversa, si se adoptara una norma general de responsabilidad basada en la negligencia, cabría pensar que los límites de la indemnización podrían ser más amplios.

73. Quizá convenga considerar también la imposición de un tope monetario a la indemnización. Este tope puede disminuir la atención que se prestaría a elementos tales como la causa y la lejanía. Permitiría también a los productores evaluar exactamente la extensión de la responsabilidad potencial, y ello facilitaría la contratación de seguros de responsabilidad.

Disposiciones pertinentes del proyecto de convención europea y otros textos

74. El artículo 5 del anteproyecto de instrucción de la CEE relativa a la armonización de la legislación de los

Estados miembros en cuanto a la responsabilidad por productos, dice como sigue:

“La responsabilidad de los productores por el pago de daños se limitará a:

- “... unidades de cuenta en el caso de daños físicos;
- “... unidades de cuenta en otros casos.

“Se considerará que cada pérdida constituya una causal independiente de responsabilidad para el pago de daños.”

Las notas explicativas de este artículo dicen:

“Es preciso limitar tanto la extensión como la duración de la responsabilidad del productor para el pago de daños a fin de que ella pueda ser calculable y por tanto asegurable... Como, en materia de protección al consumidor, los efectos nocivos para la salud son más graves que las pérdidas pecuniarias, la responsabilidad para el pago de daños con respecto a los daños físicos debe establecerse en un nivel más alto que con respecto a los daños materiales.”

75. El proyecto de convención europea sobre responsabilidad por los productos deja estas cuestiones libradas al derecho nacional. Cabe observar en este contexto que la convención sólo impone responsabilidad cuando un producto causa la muerte o lesiones personales.

7) *Excepciones que pueden oponer las personas que se trata de declarar responsables*

76. De acuerdo con todas las normas nacionales relativas al delito (responsabilidad extracontractual) la persona a la que se trata de hacer responsable dispone de algunas excepciones que excluyen o reducen la responsabilidad. Aunque muchas de esas excepciones son comunes a la mayoría de los sistemas, el alcance exacto de la excepción puede variar en cada sistema. Cabe pensar que cualquier esquema de responsabilidad debería especificar esa serie de excepciones. La justicia para el productor parece exigir que se admitan en muchos casos, y el interés de lograr la uniformidad en la responsabilidad parecería requerir que su naturaleza y extensión se indicaran lo más claramente posible.

77. Quizá fuera preciso considerar las siguientes excepciones:

- a) Asunción del riesgo;
- b) Negligencia coadyuvante;
- c) Negligencia de un tercero;
- d) Fuerza mayor.

a) *Asunción del riesgo*

78. Esta excepción surge en la situación en que una persona, con conocimiento de un riesgo, decide no obstante asumirlo voluntariamente. Tal situación puede surgir, en la esfera de la responsabilidad por productos cuando el usuario de un producto, luego de haber sido informado de un vicio o de haberlo descubierto, decide voluntariamente utilizarlo o seguir utilizándolo. Esta excepción se admite en la inteligencia de que en tales circunstancias la persona que ha creado el riesgo resulta absuelta de la obligación de

ocuparse de él o no puede ser acusada de daño si éste se produce.

79. Una opinión puede ser que debe admitirse esta excepción. Una justificación práctica de la excepción es que, en las circunstancias en que opera, la persona perjudicada no puede en justicia quejarse del daño que se le causó. Sin embargo, otra opinión puede ser que, como uno de los propósitos de la imposición de responsabilidad es disuadir a los productores de que caigan por debajo de niveles deseados de conducta, las acciones de la naturaleza descrita por parte de la persona perjudicada no pueden constituir una excepción. Una vez más, si la base de la responsabilidad es objetiva, cabe pensar que admitir la excepción equivaldría a mitigar indebidamente la estrictez.

b) *Negligencia coadyuvante o comparativa*

80. Esta excepción surge cuando la negligencia de la parte damnificada es causa contribuyente del daño sufrido. Cuando la base de responsabilidad es la negligencia, la solución moderna consiste en reducir la indemnización pagadera a la parte perjudicada proporcionalmente a su responsabilidad por su propia pérdida. Si la base de responsabilidad es objetiva, puede debatirse la admisibilidad de la excepción. Según una opinión, la negligencia coadyuvante de la parte lesionada no puede desplazar algunas de las razones que llevaron a la imposición de esa responsabilidad. Así, pues, puede imponerse una responsabilidad objetiva en relación con productos porque el productor está en mejores condiciones de absorber y distribuir las pérdidas causadas. Esta razón no resultaría afectada por la negligencia coadyuvante de la parte perjudicada. Pero otra consideración puede ser que el hecho de que la parte damnificada no puso un cuidado razonable en su propia seguridad es razón válida para reducir la cantidad pagadera a esa parte, pues esa reducción operaría como incentivo para que los usuarios y consumidores actuaran con el cuidado debido, lo que a su vez reduciría la incidencia de pérdidas o daños.

c) *Negligencia de un tercero*

81. Cuando la negligencia de un tercero contribuyó al daño simultáneamente con el acto del productor, no parecería haber razón para liberar a este último de responsabilidad. Sin embargo, puede suscitarse la cuestión de si debe hacerse responsable de todo el daño causado, o si esta responsabilidad ha de disminuirse según el grado en que su acto causó el daño.

d) *Fuerza mayor*

82. Cuando el supuesto acto ilícito ha sido resultado de fuerzas fuera del control del actor que éste no pudo impedir mediante el ejercicio de un cuidado razonable, no hay, con arreglo a la mayoría de los sistemas jurídicos, responsabilidad civil por ese acto. Se cree que habría acuerdo general en que este estado de cosas debe ser una excepción, aunque es posible que las circunstancias que dan lugar a este caso sean raras en materia de responsabilidad por productos. Puede incluso considerarse que la previsión expresa de esta excepción sería superflua, pues la mayoría de los sistemas jurídicos no consideran un acto impuesto por fuerza mayor como la causa efectiva del daño.

Disposiciones pertinentes del proyecto de convención europea

83. Los artículos 4 y 5 2) del proyecto de convención europea sobre responsabilidad por productos dicen como sigue:

Art. 4 1). "Si la persona perjudicada o la persona que sufrió el daño ha contribuido por su propia culpa al daño, la indemnización podrá reducirse o denegarse teniendo en cuenta todas las circunstancias."

Art. 4 2). "Lo mismo se aplicará si un empleado de la persona perjudicada o de la persona que sufrió el daño ha contribuido con su culpa al daño en el ámbito de su empleo."

Art. 5 2). "La responsabilidad de un productor no se reducirá cuando el daño haya sido causado por un vicio del producto y por el acto o la omisión de un tercero."

84. Las notas explicativas del artículo 4 establecen que las palabras "teniendo en cuenta todas las circunstancias" del párrafo 1) *supra* se incluyeron para permitir al juez evaluar la importancia relativa de la culpa en relación con el vicio de que adolece el producto.

8) *Fundamento de la responsabilidad*

85. El fundamento de la responsabilidad por los daños causados por los productos es un tema importante. Conforme a la mayoría de las leyes nacionales existentes la responsabilidad extracontractual por dichos perjuicios se basa en una infracción intencional, en la negligencia, o bien, es objetiva, es decir que nace con independencia de toda negligencia o intención dolosa⁴². Las tres formas de responsabilidad pueden coexistir dentro del mismo sistema jurídico. En lo que atañe a la responsabilidad contractual, según el sistema del "common law", ella surgirá de la infracción de una disposición contractual expresa o implícita relativa al producto. Según numerosos sistemas de derecho civil, además de esta forma de responsabilidad, la venta de un producto puede tornar responsable al vendedor sobre la base de una garantía contra los vicios ocultos. Si el producto adolecía de un vicio oculto y el vendedor lo desconocía en el momento de la venta, puede ser obligado ya sea a restituir el precio a cambio del producto y a reembolsar al comprador los gastos ocasionados por la venta o a reducir el precio. Si el vendedor conocía el vicio, será responsable por los daños y perjuicios ocasionados por las pérdidas soportadas por el comprador. Este sistema de responsabilidad contractual está concebido para que funcione exclusivamente entre partes ligadas por una relación contractual. Así, cuando el fabricante A ha vendido un producto que adolecía de un vicio oculto a B, mayorista, quien a su vez lo vende a C, minorista, quien lo vende a D, usuario, D no podría demandar a A por incumplimiento de una disposición contractual, pues no existe un contrato entre ellos⁴³. Tampoco puede restituir el producto a A y

⁴² El grado de responsabilidad objetiva puede variar según sean las excepciones con que cuente el demandado, por ejemplo, negligencia coadyuvante, asunción del riesgo por la persona lesionada o fuerza mayor.

⁴³ Conforme a ciertos sistemas jurídicos, D puede tener una "acción directa" contra A (e incluso contra B o C), sobre la base de que cada comprador que realiza una venta sucesiva transfiere con las mercaderías todos los derechos que pueda tener para accionar contra un tercero. Pero en la mayoría de los sistemas jurídicos esta acción no existe. Además, una cláusula válida de exención puede evitar que se ejerza la "acción directa".

exigir la devolución del precio ya que nunca trató con A. Como es posible que la responsabilidad no esté limitada a casos en que la persona a quien se intenta responsabilizar y el demandante estén vinculados por una relación contractual, podría ser útil examinar la oportunidad de fundamentar extracontractualmente la responsabilidad.

a) *Infracción intencional*

86. Cuando un producto es elaborado o modificado por una persona con la intención de causar un perjuicio a otro y dicho perjuicio se produce, la mayoría de los sistemas jurídicos sostendrán que quien así obrare es responsable. Pero este fundamento de la responsabilidad puede considerarse de escasa importancia ya que ese comportamiento sería extremadamente raro y la responsabilidad así fundamentada de poco serviría.

b) *Negligencia*

87. Conforme a la mayoría de los sistemas jurídicos nacionales, el productor será también responsable si el perjuicio causado por un producto ha sido el resultado de su conducta negligente respecto del producto. La conducta negligente puede definirse como la que no reúne los requisitos exigidos a una persona responsable según las circunstancias. La definición de estos requisitos da lugar a cierta flexibilidad y permite tomar en cuenta diversos factores para fijar la norma general; esos factores pueden ser el grado de conocimiento disponible acerca del producto, la magnitud del posible daño que éste pudiese causar y la conducta habitual del usuario.

88. Este es probablemente el caso más común de responsabilidad por conducta negligente que admiten la mayoría de los sistemas jurídicos, si bien los límites de la responsabilidad pueden variar. Aun los sistemas jurídicos que imponen la responsabilidad objetiva parecen aceptar la responsabilidad concurrente basada en la negligencia. La responsabilidad por conducta negligente respecto de los productos sería meramente una aplicación específica del principio general de responsabilidad. La imposición de responsabilidad sobre esta base tendría por lo tanto la ventaja de que coincidiría con las normas y conceptos jurídicos existentes. Se ha sugerido también que el grado de cuidado razonable establece el justo equilibrio entre productor y persona agraviada, por cuanto hace que la pérdida causada por la conducta negligente del productor recaiga sobre éste y que la pérdida causada por la conducta negligente de la parte agraviada sea soportada por ésta. Se han esgrimido diversos argumentos en abono de esta sugerencia. Una persona no debe responder por sus acciones a menos que éstas no reúnan los requisitos aceptados por el derecho. Si su comportamiento no los reúne, la persona es culpable; y cuando se trata de una relación bilateral, si ninguna de ambas personas es culpable, la pérdida deberá ser soportada por quien la sufre. En el caso particular en que la elaboración del producto ha resultado del empleo de procedimientos científicos o tecnológicos recientes, se ha sostenido también que si el fabricante debiera soportar la pérdida aunque no hubiese actuado con negligencia, se sentiría coartado para realizar experimentos e innovaciones valiosas respecto de sus productos. Podría considerarse que el hecho de que la pérdida deba ser soportada por la parte que la sufre es el precio legítimo de estos experimentos e

innovaciones, que en última instancia beneficiarán a la comunidad.

89. Conforme a la mayoría de los sistemas jurídicos, la carga de la prueba de la negligencia en la elaboración del producto incumbe a la parte agraviada. Esta carga de la prueba puede ser difícil, pues es posible que no existan pruebas concernientes a pormenores del proceso de fabricación. Para subsanar esto, algunos sistemas jurídicos hacen recaer sobre los fabricantes la carga de probar la diligencia de su comportamiento cuando la parte agraviada demuestre que el vicio causante del daño existía cuando el producto salió de manos del fabricante. En teoría, esta solución ofrece la ventaja de no interferir con el tradicional fundamento de responsabilidad por la negligencia a la vez que evita que se imponga una carta probatoria injusta sobre la parte lesionada.

c) Responsabilidad objetiva

90. Se trata de la responsabilidad que se impone sin consideración de la existencia de intención dolosa o negligencia. Los principales argumentos en favor de la imposición de tal responsabilidad en esta esfera parecen ser los siguientes:

- i) Se sugiere que las normas de responsabilidad fundamentadas en la negligencia funcionan inequitativamente en algunos casos contra la parte lesionada cuando le exigen que pruebe la negligencia. Si el proceso de fabricación es complejo o muy disperso, con frecuencia la persona lesionada no podrá probar la negligencia aunque ésta existiese porque carece de acceso a las pruebas vinculadas con la fabricación.
- ii) Numerosos productos manufacturados son una fuente de peligro para la vida y la seguridad humanas y se considera que el interés público exige el máximo de protección para los eventuales perjudicados. La responsabilidad objetiva actuaría como incentivo para que el fabricante adopte las mayores medidas posibles de precaución durante la fabricación de los productos.
- iii) La persona que comercializa un producto, por el hecho de hacerlo, afirma ante el público que su uso es adecuado y seguro. Al anunciarlo, intenta reforzar con frecuencia esta creencia y al venderlo recibe una ganancia. Cuando se produce un perjuicio como consecuencia del uso del producto resultaría injusto que se le permitiese eludir el pago de la indemnización alegando que no actuó con negligencia.
- iv) En muchos casos, se considerará que el proveedor inmediato de la parte agraviada es objetivamente responsable de los perjuicios causados, sobre la base del incumplimiento de una condición expresa o implícita sobre el buen estado de las mercaderías. A su vez, este proveedor puede responsabilizar a su abastecedor sobre una base similar, retrocediendo de esta manera en la cadena de abastecimiento hasta llegar, por último, al fabricante. Se trata de un proceso lento y oneroso que puede evitarse si se considera que el fabricante es objetivamente responsable ante la parte agraviada. No obstante, cabe observar que no siempre ocurre que el último proveedor u otras personas anteriores a éste en la cadena de abastecimiento sean objetivamente respon-

sables de acuerdo con el contrato. Puede suceder que los contratos suscritos por estas personas contengan cláusulas que excluyan este tipo de responsabilidad.

- v) Cuando la responsabilidad se basa en la negligencia, la persona agraviada soporta por sí sola las pérdidas si los perjuicios han sido causados por un producto por el que no cabe acusar de negligente al fabricante. Puede tratarse muy bien de una pérdida considerable, que la persona perjudicada no esté en condiciones de soportar. Si el fabricante fuese objetivamente responsable en estos casos, podría asegurarse contra ese riesgo y agregar el precio del seguro al precio del producto. De este modo, el costo de la indemnización a las partes agraviadas se distribuirá entre todo el público consumidor.
- vi) Se sugiere a veces que el fabricante o el proveedor – y no la parte agraviada – deben soportar el riesgo por las pérdidas causadas sin incurrir en negligencia ya que están en mejores condiciones financieras para afrontarlas. Si bien ello puede ser válido cuando se trate de fabricantes o proveedores en gran escala, podrían existir excepciones.

91. La totalidad de los partidarios de la responsabilidad objetiva no parece sostener, sin embargo, que ésta debería imponerse por el simple hecho de que el daño haya sido causado por un producto. Así, con relación al derecho de los Estados Unidos, un autor sostiene que la responsabilidad objetiva sólo debe imponerse al vendedor cuando se vende un producto “en condiciones defectuosas irrazonablemente peligrosas para el usuario o el consumidor, o para sus bienes”⁴⁴. Otra razón a favor de este requisito adicional es que existen muy pocos productos que puedan fabricarse sin que se conviertan en una fuente de peligro, si se los utiliza irregularmente. Otro motivo más es que ciertos productos, cuyo uso es inevitable en ciertas circunstancias, como las vacunas, acarrear sin embargo ciertos peligros conocidos. Mediante esta formulación se intenta limitar la responsabilidad al caso de un producto cuya peligrosidad va más allá de la que puede prever el consumidor corriente cuando lo adquiere guiándose por los conocimientos ordinarios que posee la comunidad sobre las características del producto. Otras condiciones impuestas por el autor citado son que el vendedor se ocupe habitualmente de la venta del producto y que se presuma que este producto llega realmente al usuario o al consumidor sin modificaciones sustanciales del estado en que es vendido. Cabe sugerir, sin embargo, que la comercialización de un producto peligroso en la medida indicada puede configurar un caso de negligencia y que en este caso los dos fundamentos de la responsabilidad pueden estar próximos. La dificultad de determinar en qué caso un producto es “irrazonablemente peligroso” podría incorporar además un grado indeseable de incertidumbre.

92. Cabe señalar que la responsabilidad objetiva, igual que la negligencia, puede presentar a la parte agraviada la dificultad de demostrar cuál de las personas involucradas en la manipulación del producto fue responsable del acto que originó la responsabilidad (por ejemplo, el acto de comercializar un producto defectuoso en condiciones irrazonablemente peligrosas). A este respecto se ha sugerido que la parte agraviada solamente debería soportar la carga de

⁴⁴ Artículo 402 A, *Restatement of the law, Second*, p. 347 (el subrayado es nuestro).

probar la existencia de un vicio y que éste provocó la pérdida, mientras que el productor debería probar que no ha sido responsable del vicio.

93. La reseña precedente sobre la negligencia y la responsabilidad objetiva se ha realizado sobre base de que uno u otro fundamento se aplicará exclusivamente a la totalidad de los casos posibles de perjuicios causados por un producto. No obstante, se ha sugerido que podrían lograrse resultados más justos distinguiendo tipos de casos diferentes en que los perjuicios son causados por un producto y aplicando diversos fundamentos de responsabilidad según la naturaleza del caso. Los tipos de casos que se trata de distinguir son los siguientes:

- i) Cuando el vicio existente en un producto que origine un perjuicio ha ocurrido a causa de un diseño defectuoso según las normas existentes y aceptadas a la fecha del diseño; por ejemplo, los frenos mal diseñados de un automóvil.
- ii) Cuando el vicio que origine el perjuicio haya ocurrido a causa de la producción defectuosa de un solo artículo, aunque el diseño haya sido adecuado; por ejemplo, cuando los frenos están diseñados correctamente pero se ha empleado un metal de calidad inferior en la producción de un automóvil.
- iii) Cuando el producto se atiene a las normas existentes de diseño y producción, pero ofrece características peligrosas; por ejemplo, una cola satisfactoria como tal pero muy inflamable.
- iv) Cuando el producto se atiene a las normas existentes de diseño y producción y haya sido suficientemente probado durante la producción, pero resulta defectuoso y dañino durante el uso.

Respecto de i) *supra*, se sugiere que la negligencia constituye un fundamento adecuado de responsabilidad, pues la negligencia en el diseño no es difícil de probar. Respecto de ii), puede no haber negligencia en razón de que cierto margen de error en el control de calidad y de inspección es inevitable. Se sugiere que la pérdida causada por ese error debe recaer sobre el fabricante y que ello puede conseguirse aplicando el criterio de la responsabilidad objetiva. Por otra parte, si hubiese existido negligencia en este caso, su prueba existirá en la fábrica del productor y será inaccesible para la parte agraviada. Respecto de iii), se sugiere que el punto pertinente reside en dilucidar si el fabricante ha advertido adecuadamente acerca de las características peligrosas.

Si lo ha hecho, se sugiere que el fabricante no debería ser responsable. La falta de advertencia constituiría negligencia, y esto se considera un fundamento adecuado de responsabilidad. Respecto de iv), se sugiere que son posibles opiniones diferentes según sea el equilibrio considerado deseable para la protección del interés de que se trate. Si sólo existe responsabilidad por negligencia, la protección a una persona o a una propiedad por perjuicios cedería en un punto a favor de la experiencia e innovación técnicas y del progreso que puede extraerse de ellas (por ejemplo, que se considere que no hubo negligencia por haberse respetado las normas existentes de fabricación).

94. Es posible prever variantes en el fundamento de la responsabilidad que dependan de otros factores. Puede considerarse, por ejemplo, que ciertos intereses (como la

seguridad personal) exigen una protección mayor y que la responsabilidad objetiva se habrá de imponer solamente a los productos que causen lesiones personales.

Disposiciones pertinentes en el proyecto de convención europea y en otros textos

95. Cabe señalar que el artículo 1 del anteproyecto de instrucción de la CEE relativa a la armonización de la legislación de los Estados Miembros en cuanto a la responsabilidad por los productos establece:

“El productor de un artículo manufacturado por métodos industriales o de un producto agrícola será responsable *aunque no concurra el elemento de culpa* ante cualquier persona que sufra daños como resultado de los vicios de dicho artículo.” (El subrayado es nuestro.)

96. El artículo 3 del proyecto de convención europea sobre responsabilidad por los productos establece que “El productor estará obligado a pagar indemnización en caso de muerte o lesiones causadas por un vicio de su producto”.

El informe explicativo sobre el proyecto de convención expresa que:

“En vista de los cambios de la doctrina y de la práctica que ya se han manifestado en ciertos países, el Comité se declara partidario de un sistema de responsabilidad ‘objetiva’ (es decir, en que no se requiere prueba de la existencia o inexistencia de la culpa del productor), al que no obstante deben fijarse ciertos contornos.”

9) Relación entre un sistema unificado de responsabilidad y las normas vigentes en materia de responsabilidad civil

97. Tal vez sea necesario examinar la posible relación entre un sistema unificado hipotético de responsabilidad y las normas vigentes respecto de la responsabilidad civil de los fabricantes. La responsabilidad por daños causados por los productos parece regirse en la actualidad por las diferentes legislaciones nacionales bajo las siguientes categorías:

- a) Responsabilidad extracontractual;
- b) Responsabilidad contractual.

No obstante, en algunos sistemas jurídicos, la responsabilidad no se impone sobre una base que se pueda identificar claramente como contractual o extracontractual. Debe señalarse además que en la mayoría de los sistemas jurídicos una acción puede basarse alternativamente en la responsabilidad extracontractual o contractual entre dos partes respecto del mismo acto en los casos en que la situación de hecho pueda justificar una acción sobre cualquiera de las dos bases. En otros sistemas, si la situación de hecho es suficiente para basar una acción en la responsabilidad contractual, se excluye la acción derivada de la responsabilidad extracontractual.

98. La relación entre un sistema unificado de responsabilidad y la legislación vigente puede asumir una de cuatro formas posibles:

- a) Puede reemplazar por completo la legislación existente en lo que respecta a responsabilidad extracontractual y contractual;

b) Puede reemplazar sólo la legislación relativa a la responsabilidad extracontractual;

c) Puede reemplazar sólo la legislación relativa a la responsabilidad contractual;

d) Puede coexistir con la responsabilidad vigente en virtud de la legislación nacional, sin alterarla, en la medida en que ésta no derogue a aquélla.

99. Como el objeto de un sistema unificado de responsabilidad es la eliminación en la medida de lo posible de las divergencias que en la actualidad existen en las diferentes legislaciones nacionales, se alcanzaría en mayor grado esto siguiendo el camino descrito en el apartado a). En la medida en que ello implique el reemplazo tanto de la legislación relativa a la responsabilidad extracontractual como de la relativa a la responsabilidad contractual, el mérito de estos métodos puede ser analizado conjuntamente. Parece no haber objeciones graves respecto del reemplazo de la legislación relativa a la responsabilidad extracontractual. La responsabilidad que se impondría en virtud del sistema hipotético de responsabilidad correspondería al vigente en virtud de la legislación relativa a la responsabilidad extracontractual en el sentido de que su imposición sería en gran medida independiente de la voluntad de las partes.

100. Sin embargo, puede estimarse que el reemplazo de la responsabilidad contractual crearía dificultades. La naturaleza de las obligaciones contractuales está determinada en gran medida por el acuerdo de las partes. La naturaleza y el alcance de la responsabilidad pueden determinarse de igual manera. Un punto de vista posible es que este alto grado de libertad para determinar la naturaleza y el alcance de la responsabilidad debe mantenerse en la esfera que se analiza, pues situaciones diferentes pueden requerir la creación de obligaciones y responsabilidades diversas en transacciones diferentes. Así, un fabricante cuyo mecanismo de control de la calidad se ha deteriorado en lo que respecta a la producción de un cierto renglón de mercaderías puede venderlas con la advertencia de ese hecho a un precio inferior con una cláusula expresa de exención que lo libere de la responsabilidad derivada de la negligencia. También, en ciertas condiciones comerciales, un fabricante puede preferir la asunción de una responsabilidad más estricta que la que imponen las normas uniformes. Al respecto, cabe sugerir que en los casos en que la responsabilidad de un fabricante esté regulada por un contrato no debe alterarse tal responsabilidad. De hecho, en consecuencia, las partes en una relación contractual tendrían libertad para derogar las normas de conducta y los grados de responsabilidad fijados por el sistema hipotético de responsabilidad.

101. Otro punto de vista, sin embargo, puede consistir en que convendría aplicar el grado de responsabilidad dispuesto en tal sistema como una norma mínima independiente de si las partes han acordado un grado diferente. Según esta opinión, esa responsabilidad coexistiría con la responsabilidad contractual, y la parte agraviada podría aplicar la primera si prefiriera hacerlo. Las cláusulas que pretendieran reducir o eliminar esa norma carecerían de validez. Podría fortalecer esta opinión el argumento de que impediría que los fabricantes, que suelen estar en una mejor posición negociadora con respecto a los usuarios, insertaran

disposiciones contractuales que redujeran injustamente su responsabilidad. Un contraargumento consistiría en que en muchos sistemas jurídicos hay disposiciones legales que invalidan las cláusulas que sean inescrupulosas o contrarias a la buena fe en el sentido de que favorecen indebidamente a una parte. En consecuencia, el hecho de que el sistema unificado de responsabilidad no se aplique no significa que las disposiciones contractuales injustas serán siempre aplicadas.

102. La relación entre el sistema hipotético de responsabilidad y la legislación vigente descrita en el apartado d) *supra* desemboca en el sistema de responsabilidad que establece normas mínimas, en tanto que las leyes nacionales tienen libertad para otorgar mayores derechos a las personas agraviadas. Si las normas mínimas así establecidas fueran fijadas en el factor común de aceptación más alto entre los Estados en relación con los asuntos de que se trata, tendrían buenas posibilidades de contar con amplia aceptación. Los Estados que desearan otorgar mayor protección al consumidor tendrían libertad para hacerlo. La objeción a esta línea de conducta podría consistir en que el logro de los objetivos de uniformidad y simplicidad buscados sería afectado negativamente en cierta medida. Los fabricantes y sus aseguradores seguirían teniendo que averiguar la legislación nacional de cada Estado, lo que puede ser complejo o poco claro.

Disposiciones pertinentes de convenios y textos

103. El artículo 1 del Convenio sobre la ley aplicable a la responsabilidad por daños causados por productos, de la Conferencia de La Haya sobre Derecho Internacional Privado, dispone:

“Cuando la propiedad del producto o su usufructo haya sido transferido a la persona agraviada por la persona que se sostiene que es responsable, el Convenio no se aplicará a la responsabilidad entre las partes.”

Así, los casos en que las dos partes tienen una relación contractual quedarían excluidos del ámbito del Convenio.

104. El artículo 1 del anteproyecto de instrucción relativa a la armonización de la legislación de los Estados Miembros en cuanto a la responsabilidad por daños causados por productos, de la CEE, dice lo siguiente:

“El productor de un artículo manufacturado por métodos industriales o de un producto agrícola será responsable aunque no concurra el elemento de culpa ante cualquier persona que sufra daños como resultado de los vicios de dicho artículo.”

La nota explicativa de este artículo dice:

“El productor será responsable ante cualquier parte agraviada. Esta responsabilidad, que puede calificarse de extracontractual, *se asigna prescindiendo de toda relación contractual que pueda existir entre el fabricante y la parte agraviada*” (el subrayado es nuestro).

El artículo 8 dispone:

“La responsabilidad, tal como está definida en el artículo 1, será obligatoria. El contrato no puede excluirla ni eliminarla.

"No serán afectadas las acciones de la parte agraviada contra el productor o el vendedor basadas en otros fundamentos legales."

La nota explicativa a ese artículo dice:

"Con objeto de proteger al consumidor, cuya posición es relativamente débil en comparación con la del fabricante, el artículo 8 dispone que la responsabilidad que ha sido definida en el artículo 1 es obligatoria, es decir, que no puede ser ni excluida ni limitada . . . El párrafo 2 deja en claro que las acciones relativas a la responsabilidad por daños causados por productos no excluyen otras acciones. En los casos en que la parte agraviada pueda ejercer acciones de indemnización en virtud de otras legislaciones nacionales ello seguirá siendo posible."

105. Los artículos 11 y 11 bis del proyecto de convención europea sobre responsabilidad por daños causados por productos dicen lo siguiente:

Artículo 11:

"La presente convención no afectará a ningún otro derecho que pueda tener una persona agraviada en razón de los daños de conformidad con las normas generales de la ley relativa a la responsabilidad contractual y extra-contractual."

Artículo 11 bis:

Variante 1

"No se permitirá la derogación por la legislación nacional de las disposiciones de la presente convención."

Variante 2

"La presente convención no impedirá a los Estados contratantes adoptar normas más favorables para las personas agraviadas."

Variante 3

"Todo Estado contratante tendrá derecho a dictar normas más favorables para las personas agraviadas, en lo que respecta a una o más clases limitadas de productos."

Se señaló en las notas explicativas al artículo que el objeto de este artículo es dejar en claro que la convención no altera los derechos contractuales o extracontractuales con que cuenta una parte agraviada en virtud de la legislación nacional⁴⁵.

10) *Plazo de prescripción*

106. La imposición en las normas uniformes de un plazo de prescripción después de cuya expiración no se podrían ejercer acciones en contra del productor sería necesaria para impedir el ejercicio de acciones extinguidas y de lograr la estabilidad definitiva de los negocios. La creación de un conjunto de normas al respecto plantea muchas cuestiones difíciles. Entre ellas figuran la duración del plazo de prescripción, el momento en que comienza a correr, las

circunstancias en que el transcurso del plazo puede interrumpirse, las circunstancias en que el plazo puede prorrogarse, las consecuencias de la expiración del plazo y el método que se seguirá para computarlo. Estas y otras cuestiones pertinentes fueron analizadas en forma extensa durante la labor preparatoria para la Convención de las Naciones Unidas sobre la prescripción en materia de compraventa internacional de mercaderías⁴⁶, y las técnicas seguidas en esa Convención podrían ser en muchos casos adecuadas para un sistema de responsabilidad por daños causados por productos. No obstante, las decisiones relativas a ciertas cuestiones (tales como la duración del plazo de prescripción) deberán ser tomadas nuevamente dentro del nuevo contexto.

Disposiciones del proyecto de convención europea y otros textos

107. El artículo 6 del anteproyecto de instrucción de la CEE relativa a la armonización de la legislación de los Estados miembros en cuanto a la responsabilidad por daños causados por productos dice lo siguiente:

"Las acciones de indemnización de los daños deben ser ejercidas dentro de un plazo razonable. Este plazo comenzará a correr a partir de la primera vez que se use el artículo.

"Pese a ese plazo, no se podrán ejercer acciones después de . . . años contados desde la fecha en que el productor puso en circulación el artículo."

Las notas explicativas a este artículo dicen: "Un plazo rígido difícilmente podría hacer justicia a la gran variedad de casos. Debe dejarse entregada a la discreción de los tribunales la cuestión del plazo que ha de considerarse razonable en un caso determinado."

108. Los artículos 6 y 7 del proyecto de convención europea sobre responsabilidad por daños causados por productos dicen lo siguiente:

Artículo 6:

"El juicio de cobro de daños estará sujeto a un plazo de prescripción de tres años contados desde el día en que el titular de la acción conoció o debió razonablemente conocer el daño, el vicio y la identidad del productor."

Artículo 7:

"El derecho a cobrar indemnización a un productor de conformidad con la presente Convención se extinguirá si no se ejerce la acción dentro del plazo de diez años contados desde la fecha en que el productor puso en circulación el producto determinado que provocó el daño."

PARTE III. SUGERENCIAS RELATIVAS A LA FUTURA LINEA DE CONDUCTA DE LA COMISION

109. Aparentemente, al decidir si ha de proseguir la labor relativa a la responsabilidad por daños causados por productos, la Comisión debe examinar el posible efecto que las normas unificadas sobre responsabilidad habrían de

⁴⁵ Documento EXP/Resp. Prod. 75 2), párr. 69.

⁴⁶ A/CONF.63/15.

tener sobre el comercio internacional. Además, la Comisión tal vez desee examinar la medida en que deben tenerse en cuenta en esa labor futura las consideraciones relativas a la protección de los consumidores.

a) *Efecto posible que tendrá sobre el comercio internacional la unificación de las normas relativas a la responsabilidad*

110. En cuanto al efecto posible que tendrá sobre el comercio internacional la unificación de la responsabilidad, cabe señalar que durante la labor preparatoria de la Comisión de las Comunidades Europeas para la armonización de las leyes de los Estados Miembros dentro del Mercado Común en lo que respecta a la responsabilidad por daños causados por productos, se sostuvo que las diferencias en cuanto a la extensión de la responsabilidad impuesta a los fabricantes puede afectar negativamente la competencia justa entre ellos. Se sugirió, por ejemplo, que si la pérdida causada a un consumidor por un producto se transmite siempre al fabricante mediante la imposición a éste de una responsabilidad objetiva, su posición en lo que respecta al costo de sus productos puede ser diferente de la del fabricante que sólo es responsable si ha habido culpa de su parte. El costo de los productos del primero debe ser mayor para absorber los casos de responsabilidad que no se imponen al segundo. En consecuencia, se ha sostenido que la unificación de la base de responsabilidad provocará una igualación de sus respectivas posiciones en cuanto a la competencia y que esto, a su vez, puede conducir a una mayor uniformidad en los precios de los productos. Cabe aducir que la eliminación de otras diferencias jurídicas en cuanto a la extensión de responsabilidad podría tener consecuencias económicas semejantes. No parece que cuestiones de este carácter puedan resolverse sobre la base del análisis jurídico.

b) *Protección de los consumidores*

111. La necesidad de una protección adecuada de los consumidores dada la frecuencia cada vez mayor de los

daños causados por productos, y la posibilidad cada vez mayor de causar daño inherente a estos productos, ha constituido un elemento de los debates sobre la responsabilidad por daños causados por productos en los planos nacional e internacional. La Comisión tal vez desee considerar si será necesario tomar en cuenta este elemento en la labor futura.

c) *Principales cuestiones de carácter jurídico*

112. Si la Comisión decide que ha de proseguir la labor sobre este tema, deberán determinarse diversas cuestiones de carácter jurídico. Ellas ya han sido enunciadas en la parte II *supra*. La cuestión principal parecería ser la delimitación del alcance de la responsabilidad. Este alcance dependería, entre otras cosas, de las decisiones tomadas en cuanto a los tipos de productos respecto de los cuales podría imponerse la responsabilidad, las clases de personas a las que habría de imponerse responsabilidad o en cuyo favor se impondrían las clases de daños por los cuales sería exigible la indemnización, y la clase de transacción que caería dentro del ámbito de la responsabilidad. Estas decisiones deben basarse en cierta medida en consideraciones relativas a la política.

d) *Acción futura*

113. En el supuesto de que haya de proseguir la labor relativa a la responsabilidad por daños causados por productos, la Comisión quizá desee pedir a la Secretaría que emprenda mayor labor preparatoria encaminada a permitirle decidir en una etapa ulterior si la unificación de las normas relativas a la responsabilidad es conveniente y practicable. Esta labor preparatoria podría basarse en algunas de las cuestiones a que se hizo referencia en el párrafo 112 *supra* o en todas ellas, y también la medida en que diferentes sistemas jurídicos llegan de hecho a soluciones en general semejantes respecto de tales cuestiones.

VI. EMPRESAS MULTINACIONALES

Informe del Secretario General (A/CN.9/104)*

INDICE

	<i>Párrafos</i>		<i>Párrafos</i>
<i>Introducción general</i>	1-5	III. <i>Legislación nacional vigente</i>	23-28
I. <i>Estudios y actividades dentro del sistema de las Naciones Unidas</i>	6-13	IV. <i>Conclusiones y labor futura</i>	29-39
II. <i>Análisis de los problemas jurídicos que presentan las empresas multinacionales</i>	14-22	A. <i>Criterios para la elaboración de normas jurídicas</i>	29-31
A. <i>Observaciones generales</i>	17	B. <i>Papel de la CNUDMI</i>	32-35
B. <i>Problemas planteados por las empresas multinacionales</i>	18-21	C. <i>Comisión de Empresas Transnacionales</i>	36-37
C. <i>Medidas multilaterales para hacer frente a los problemas</i>	22	D. <i>Labor futura</i>	38-39

Anexo: Nota sobre la legislación de inversiones

INTRODUCCION GENERAL

1. La Asamblea General, en su vigésimo séptimo período de sesiones, aprobó la resolución 2928 (XXVII) relativa al informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su quinto período de sesiones. En el párrafo 5 de la resolución, la Asamblea General invitó a la Comisión "a pedir a los gobiernos y las organizaciones internacionales interesadas información acerca de los problemas jurídicos que presentan los diversos tipos de empresas multinacionales y de sus implicaciones para la unificación y armonización del derecho mercantil internacional, y a examinar, a la luz de esa información y de los resultados de los estudios de que se disponga, incluidos los de la Organización Internacional del Trabajo, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo y el Consejo Económico y Social, qué medidas adicionales serían adecuadas a ese respecto".

2. En respuesta a la precedente invitación de la Asamblea General, la Comisión, en su sexto período de sesiones, pidió al Secretario General:

"1. Que prepare un cuestionario para obtener información relativa a los problemas jurídicos que presentan las empresas multinacionales y sus consecuencias para la unificación y armonización del derecho mercantil internacional, y pedir sugerencias sobre las esferas respecto de las cuales la Comisión podría adoptar adecuadamente medidas, y que lo envíe a los gobiernos y las organiza-

ciones internacionales interesadas, habida cuenta de las opiniones expresadas por los representantes durante el examen del tema.

"2. Que prepare un informe para la Comisión, que incluya lo siguiente:

a) Un análisis de las respuestas que se reciban al cuestionario;

b) Una reseña de los estudios disponibles, inclusive los de órganos y organismos de las Naciones Unidas, en la medida en que esos estudios revelen problemas que se presenten en el comercio internacional a causa de las operaciones de las empresas multinacionales, y que puedan resolverse mediante normas jurídicas uniformes;

c) Sugerencias respecto de la línea de acción futura de la Comisión, en relación con el programa y los métodos de trabajo en esa esfera concreta,

"3. Que someta su informe a la Comisión en un período de sesiones futuro, ajustando la fecha de presentación a la fecha en que lleguen a la Secretaría las respuestas al cuestionario y se disponga de los citados estudios, y presente un informe sobre la marcha de los trabajos en el séptimo período de sesiones"¹.

3. En cumplimiento de esta decisión, se envió el siguiente cuestionario a los Gobiernos y a las organizaciones internacionales interesadas:

"1) ¿Han surgido en su país problemas respecto de las empresas multinacionales cuya solución habría de

¹ Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones, *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo octavo período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/9017)*, párr. 116 (Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, primera parte, II, A);

* 21 de marzo de 1975.

buscarse mediante la elaboración de normas jurídicas? Si es así, ¿cuál es la naturaleza de esos problemas? ²

"2) ¿Qué objetivo debe buscarse mediante la elaboración de normas jurídicas?

"3) ¿Hay en su país legislación o reglamentación vigente, o se la está considerando, encaminada a promover estos objetivos? Si es así, ¿cuáles son las disposiciones de esa legislación o reglamentación? ³

"4) En su opinión, ¿deben promoverse los objetivos mencionados en su respuesta a la pregunta 2) mediante la elaboración de normas jurídicas internacionales? Si es así, ¿cuál de los criterios siguientes debe aplicarse:

"A. Una ley uniforme aprobada por intermedio de un convenio internacional;

"B. Normas tipo que podrían utilizarse en la legislación nacional o adaptarse a ella sin la obligación de la uniformidad;

"C. Otros enfoques posibles de la elaboración de normas jurídicas internacionales?

"5. ¿Tiene usted otra información u otras sugerencias relativas a la línea de acción futura de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional en esta esfera particular?"

4. Durante el séptimo período de sesiones de la Comisión se presentó un informe sobre los progresos realizados⁴.

5. El presente informe se divide en tres partes. La parte I describe los estudios y actividades realizados dentro del sistema de las Naciones Unidas respecto de las empresas multinacionales. La parte II contiene un análisis de los problemas jurídicos que presentan las empresas multinacionales, basado en el análisis de las respuestas de los gobiernos y de las organizaciones interesadas a los cuestionarios y en el análisis de los estudios realizados dentro del sistema de las Naciones Unidas. La parte III contiene las conclusiones de quienes respondieron a los cuestionarios, concernientes a los criterios que podrían adoptarse en la elaboración de normas jurídicas respecto de las empresas multinacionales y a la función de la CNUDMI en este esfuerzo, así como sugerencias para la labor futura.

I. ESTUDIOS Y ACTIVIDADES DENTRO DEL SISTEMA DE LAS NACIONES UNIDAS

6. El Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de la Secretaría de las Naciones Unidas preparó recientemente un informe detallado de las actividades del sistema de las Naciones Unidas que se vinculan estrechamente con el tema de las empresas multinacionales, para su presentación al Consejo Económico y Social⁵. Ese informe

² En el cuestionario dirigido a las organizaciones internacionales esta pregunta estaba redactada como sigue: "¿Ha advertido su organización los problemas relativos a las empresas multinacionales cuya solución habría de buscarse mediante la elaboración de normas jurídicas? Si es así, ¿cuál es la naturaleza de esos problemas?"

³ En el cuestionario dirigido a las organizaciones internacionales se omitió esta pregunta.

⁴ A/CN.9/90.

⁵ Los efectos de las empresas transnacionales en el proceso de desarrollo y en las relaciones internacionales. Actividades del sistema de las Naciones Unidas que guardan relación estrecha con el tema de las empresas transnacionales: informe del Secretario General, E/5592. Este informe estará disponible para el octavo período de sesiones de la Comisión.

demuestra que, con pocas excepciones, la mayoría de los estudios anteriores realizados dentro del sistema de las Naciones Unidas se habían centrado en las consecuencias económicas, sociales o políticas de las empresas multinacionales y no en los problemas jurídicos que dichas empresas pueden presentar.

7. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) ha iniciado un programa de trabajo sobre la transmisión de la tecnología que abarca un estudio sobre la función de las patentes⁶. La UNCTAD ha elaborado asimismo un programa de trabajo amplio en materia de prácticas comerciales restrictivas⁷. La labor sobre acuerdos y problemas fiscales ha sido llevada a cabo desde 1968 por un grupo de expertos asistido por el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales⁸. La Organización Internacional del Trabajo ha emprendido un programa de estudios sobre la función de las empresas multinacionales en ciertas esferas de interés para la Organización, como el empleo, las condiciones de trabajo, las relaciones laborales, la negociación colectiva y el desarrollo de los recursos humanos⁹ que podrían culminar en la formulación de recomendaciones de carácter jurídico.

8. El primer estudio completo sobre las empresas multinacionales realizado por las Naciones Unidas sólo se efectuó últimamente como resultado de la adopción de la resolución 1721 (LIII) del Consejo Económico y Social en 1972. La resolución pedía al Secretario General que designase un grupo de personalidades para que estudiase los efectos de las empresas multinacionales en el desarrollo y en las relaciones internacionales. El informe del Grupo de Personalidades¹⁰, así como el informe preparatorio del Consejo Económico y Social¹¹, analizaba brevemente varios problemas jurídicos suscitados por las empresas multinacionales.

9. En sus recomendaciones, el Grupo de Personalidades sugirió que entre los temas fundamentales que requerían una acción futura figuraban la creación de un código de conducta que estaría dirigido tanto a las empresas multinacionales como a los gobiernos, la armonización de las medidas de lucha contra los monopolios, la conciliación de las normas tributarias, inclusive las normas relativas a la fijación de los precios de transferencia¹². Además, el Grupo señaló "la grave falta de información tanto financiera como no financiera, en forma utilizable, y la conveniencia de acordar normas internacionales en este sentido". Sugirió la posibilidad de convocar a un grupo de expertos en normas contables internacionales para "identificar la información necesaria, determinar la manera de recopilarla y decidir cuál

⁶ *Ibid.*, párr. 19. Este programa es la continuación de actividades anteriores del Consejo Económico y Social.

⁷ *Ibid.*, párr. 38.

⁸ *Ibid.*, párrs. 20 a 22.

⁹ *Ibid.*, párrs. 48 a 50.

¹⁰ Efectos de las empresas multinacionales en el desarrollo y en las relaciones internacionales, E/5500/Rev.1, ST/ESA/6 (1974) (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.74.II.A.5) (citado en lo sucesivo como Personalidades).

¹¹ Las Corporaciones Multinacionales en el Desarrollo Mundial, ST/ECA/190 (1973) (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.73.II.A.11) (citado en lo sucesivo como Corporaciones multinacionales).

¹² Personalidades, págs. 60-64.

sería el mejor uso que podrían hacer de ella todos los interesados"¹³.

10. Además, el Grupo de Personalidades recomendó la creación de un órgano subsidiario del Consejo Económico y Social, como foro permanente para el estudio de las empresas multinacionales, así como la creación de un centro de información. Accediendo a estas recomendaciones, el Consejo Económico y Social creó una Comisión de Empresas transnacionales¹⁴ y, con carácter subsidiario, el Centro de Información e Investigaciones sobre las Empresas Transnacionales¹⁵.

11. Se decidió que la Comisión ayudase, entre otras cosas,

"Realizando tareas que puedan ayudar al Consejo Económico y Social a preparar una serie de recomendaciones que, en conjunto, constituyan la base de un código de conducta relativo a las empresas transnacionales;

"Realizando tareas que puedan asistir al Consejo Económico y Social en el examen de posibles arreglos o acuerdos sobre aspectos concretos relativos a las empresas transnacionales con miras a estudiar la viabilidad de formular un acuerdo general y, sobre la base de una decisión del Consejo, a refundirlos en un acuerdo general en el futuro"¹⁶.

Conforme al párrafo 7 de la resolución 1913 (LVII), se pidió a la Comisión de Empresas Transnacionales que presentase al Consejo Económico y Social en su 60º período de sesiones (primavera de 1976):

"Un programa de trabajo detallado sobre la totalidad de los problemas relacionados con las empresas transnacionales, que incluya, en el marco de las siguientes directrices, una exposición de sus prioridades propuestas: elaboración de un sistema de información amplio; labor preliminar con el objeto de formular un código de conducta; realización de estudios, especialmente estudios de casos, sobre las repercusiones de orden político, económico y social de las operaciones y prácticas de las empresas transnacionales que parezcan ser más urgentes; y definición de empresas transnacionales; . . ."

12. Las funciones del Centro son: a) prestar el apoyo necesario al Consejo Económico y Social y a la Comisión sobre cuestiones relacionadas con las empresas transnacionales; b) desarrollar un sistema amplio de información mediante la reunión, análisis y difusión de la información; c) organizar y coordinar, a solicitud de los Gobiernos, programas de cooperación técnica sobre cuestiones relativas a las empresas transnacionales; y d) realizar investigaciones sobre diversos aspectos políticos, jurídicos, económicos y sociales relacionados con las empresas transnacionales, incluso trabajos que puedan ser útiles para la elaboración de un código de conducta y disposiciones y acuerdos concretos.

13. La Comisión de Empresas Transnacionales celebró su primer período de sesiones del 17 al 28 de marzo de 1975,

¹³ *Ibid.*, pág. 61.

¹⁴ Resolución 1913 (LVII) de 11 de diciembre de 1974.

¹⁵ Resolución 1908 (LVII) de 2 de agosto de 1974.

¹⁶ Resolución 1913 (LVII), incisos e) y f) del párrafo 3.

en cuya oportunidad examinó un proyecto de programa de trabajo para su presentación al Consejo Económico y Social en su 60º período de sesiones que se celebrará en 1976. La resolución por la que se creaba la Comisión disponía que "el proyecto de programa deberá realizarse sin perjuicio de los trabajos que se efectúan dentro del sistema de las Naciones Unidas en esferas conexas"¹⁷.

II. ANALISIS DE LOS PROBLEMAS JURIDICOS QUE PRESENTAN LAS EMPRESAS MULTINACIONALES

14. Se han recibido relativamente pocas respuestas al cuestionario sobre los problemas jurídicos que presentan las empresas multinacionales¹⁸. Esto, sumado al hecho de que en varias respuestas se mencionan cuestiones de índole no jurídica, puede explicar el aserto de que no ha surgido ninguna pauta clara de modalidades jurídicas del estudio de las respuestas. Por tanto, la referencia a estas modalidades en los párrafos que siguen no debe interpretarse como el reflejo de un consenso entre los que respondieron al cuestionario en cuanto a las medidas que debe adoptar la Comisión en la esfera de las empresas multinacionales.

15. En este informe no se tratan las cuestiones, mencionadas en varias respuestas, que no guardan relación directa con el derecho mercantil internacional, tales como los problemas sociales que pueden ser resultado de las actividades de empresas multinacionales, las relaciones laborales y los problemas relacionados con el medio.

16. A fin de presentar un análisis más completo de los problemas jurídicos, se incluye en este informe material del informe del Grupo de Personalidades¹⁹ y del informe del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales²⁰.

A. Observaciones generales

17. Las respuestas de los gobiernos y las organizaciones internacionales interesadas muestran una amplia divergencia en su actitud con respecto a la medida en que se han suscitado problemas en relación con las empresas multinacionales cuya solución debe buscarse mediante la elaboración y armonización de normas jurídicas. En algunas respuestas se sugiere que los problemas fundamentales son

¹⁷ *Ibid.*, párr. 7.

¹⁸ En el momento de redactarse este informe, se habían recibido respuestas al cuestionario de los Gobiernos de los siguientes países: Alemania (República Federal de), Austria, Barbados, Bélgica, Canadá, Colombia, Costa Rica, Checoslovaquia, Dahomey, Dinamarca, Ecuador, Estados Unidos de América, Fiji, Finlandia, Indonesia, Italia, Luxemburgo, México, Nigeria, Noruega, Países Bajos, Qatar, Reino Unido, Túnez y Zaire. Se han recibido también respuestas de los siguientes órganos y organismos de las Naciones Unidas y de las organizaciones nacionales e internacionales siguientes: Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, Comisión Económica de las Naciones Unidas para América Latina, Organización para la Agricultura y la Alimentación, Comunidades Europeas, Consejo de Asistencia Económica Mutua, Consejo de Europa, Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos, Organización de los Estados Americanos, Fondo Monetario Internacional, Banco de Pagos Internacionales, Banco Africano de Desarrollo, Organización Mundial de la Propiedad Intelectual, Cámara de Comercio Internacional, Comité Marítimo Internacional, Instituto de Derecho Internacional, Unión Internacional de Seguros del Transporte, Organización Consultiva Marítima Intergubernamental y American Arbitration Association.

¹⁹ Véase la nota 10 *supra*.

²⁰ Véase la nota 11 *supra*.

económicos, sociales y políticos y que pocas medidas jurídicas podrían adoptarse en el plano de las Naciones Unidas en el momento actual. Estas respuestas suelen referirse a otros estudios en marcha en el sistema de las Naciones Unidas y se sugiere que la CNUDMI aguarde la conclusión de tales estudios antes de decidir las medidas que adoptará. En otras respuestas se señala que es importante proceder con cuidado para no afectar adversamente los aspectos beneficiosos de las modalidades actuales de comercio e inversión internacionales. En otras, presentadas en gran medida por Estados huéspedes del mundo en desarrollo y desarrollado, se sugiere que la inversión extranjera en general y las empresas multinacionales en particular, causan ciertos problemas económicos, sociales y políticos, y debe buscarse una solución a algunos de ellos mediante la elaboración y la armonización de normas jurídicas.

B. Problemas planteados por las empresas multinacionales

18. En las respuestas se indica que muchos países huéspedes ven la empresa multinacional como una fuente de distorsión de la economía local por factores tales como el drenaje del mercado local de capital, la contratación de escaso personal capacitado y la creación de modalidades nuevas y a veces inapropiadas de consumo. Además, se cree que las empresas multinacionales prestan menos atención a las prioridades económicas y sociales del país que las empresas nacionales. Se cree también que el deseo de maximizar los beneficios de toda la empresa medida sobre una base mundial y no de maximizar los beneficios, y por tanto los impuestos, o la contribución al desarrollo económico que puede aportar un componente dado de la empresa, aumenta el peligro de que una empresa multinacional actúe de manera perjudicial para un país huésped²¹. En varias respuestas se expresaba la opinión de que era necesario reducir este peligro mediante una acción estatal apropiada.

19. En varias respuestas se sugería que esa acción estatal apropiada podría incluir medidas tales como la exigencia de una adhesión más estrecha a un plan nacional de desarrollo económico, la imposición de limitaciones a la transferencia de beneficios desde el país huésped, un control más estricto de las evasiones sospechadas de controles monetarios y de distribución, la promulgación y aplicación de normas antimonopólicas más estrictas, y la exigencia de mayor seguridad en el empleo para el personal local.

20. Sin embargo, se ha observado que ningún Estado tiene jurisdicción sobre todas las actividades de una empresa multinacional²², o siquiera sobre todas las actividades de la empresa que afectan a la economía de un determinado Estado. Es posible que todas las decisiones relativas a realizar o no realizar nuevas inversiones, la determinación de políticas de empleo, el establecimiento del precio de suministros adquiridos de una empresa filial o vendidos a ella se hayan tomado en otro país y estén efectivamente fuera del control del país más interesado.

²¹ Estas preocupaciones se analizan con más detalle en Personalidades, págs. 36 a 39 y en Corporaciones multinacionales, págs. 40 a 46.

²² Corporaciones multinacionales, págs. 40 y 41.

21. Además, el fraccionamiento de la jurisdicción puede significar también que un Estado dado no tiene medios de adquirir de la empresa matriz o de subsidiarias de la empresa en otros países parte de la información directamente relacionada con las actividades de la empresa en ese Estado. Por otra parte, la información que recibe puede haber sido preparada sobre la base de principios contables o estadísticos diferentes de los empleados generalmente en ese Estado, con lo que se hace difícil analizar la información.

C. Medidas multilaterales para hacer frente a los problemas

22. A fin de reducir las consecuencias inherentes al fraccionamiento de la jurisdicción y a lo inadecuado de la información, en muchas respuestas se pedía la armonización de las políticas gubernamentales con respecto a las empresas multinacionales y una mayor cooperación entre los Estados, en particular para el intercambio de información. Entre las medidas concretas recomendadas por el Grupo de Personalidades figuran las siguientes:

a) Que los países de origen y los países huéspedes, con ayuda de los órganos apropiados de las Naciones Unidas, exploren la posibilidad de concluir acuerdos internacionales que regulen la cuestión de la extraterritorialidad de la jurisdicción²³;

b) Que los países huéspedes y los países de origen prohíban, de preferencia con arreglo a un acuerdo internacional, la asignación de mercados para los productos de exportación por parte de las empresas multinacionales, a menos que pueda demostrarse que ese tipo de asignación es necesario para lograr otros beneficios para los países de que se trate²⁴;

c) Que los países de origen y los países huéspedes introduzcan en los acuerdos fiscales bilaterales disposiciones sobre intercambio de la información disponible y estudien la posibilidad de concertar un acuerdo internacional sobre las normas relativas a la fijación de precios de transferencia con fines tributarios²⁵;

d) Que los acuerdos fiscales bilaterales tengan la máxima uniformidad posible a fin de preparar el terreno para un acuerdo fiscal internacional. Que los países desarrollados inicien sin demora una política consistente en concertar tales acuerdos con los países en desarrollo²⁶;

e) Que se convoque a un grupo de expertos en normas internacionales de contabilidad, con los auspicios de la Comisión de Empresas Transnacionales, para elaborar normas internacionales sobre publicidad, contabilidad e información²⁷.

III. LEGISLACION NACIONAL VIGENTE

23. Una pregunta del cuestionario dirigido a los gobiernos se refería a si había en vigor o en consideración en

²³ Personalidades, pág. 55.

²⁴ *Ibid.*, pág. 82.

²⁵ *Ibid.*, pág. 99.

²⁶ *Ibid.*, pág. 102.

²⁷ *Ibid.*, pág. 106.

el país que respondía al cuestionario una ley o reglamentación nacional destinada a promover soluciones a los problemas planteados por las empresas multinacionales. De un análisis de las respuestas se desprende que sólo en unos pocos países existen o están en estudio normas específicamente dirigidas a las empresas multinacionales. Además, los Estados del Grupo Andino están intentando un enfoque regional²⁸.

24. Varios Estados han promulgado leyes sobre inversiones, de las cuales algunas rigen todas las inversiones dentro del Estado, tanto nacionales como extranjeras, y otras sólo las inversiones extranjeras. En el anexo figura un análisis de las leyes sobre inversiones de 26 Estados. Un factor clave en todas estas leyes es el requisito de que el inversor extranjero proporcione información amplia antes de autorizarse la inversión original y, con frecuencia, durante el curso de las actividades²⁹.

25. Algunos Estados han promulgado leyes de desinversión por las que el inversor extranjero está obligado a transferir la totalidad o una parte determinada de la filial local a propietarios locales al cabo de un cierto plazo.

26. Algunos países han tratado de controlar los precios de los bienes y servicios que se transfieren entre empresas relacionadas de diferentes países promulgando leyes en que se autorizan extensas verificaciones de cuentas de los libros de la empresa y se prescriben normas de contabilidad para la determinación de los precios de transferencia.

27. Además, existen en todos los países numerosas leyes que, sin estar concretamente dirigidas a la inversión extranjera o las empresas multinacionales, revisten importancia para la explotación de esas empresas. Entre ellas figuran las leyes que regulan la organización y la estructura de las empresas, la transferencia de acciones, las propuestas de control de empresas, la organización de sindicatos y el derecho del personal a obtener información acerca de los planes y las operaciones de la empresa o a participar en las decisiones administrativas. En un sentido más amplio, todas las leyes mercantiles y económicas revisten importancia para las operaciones de las empresas multinacionales.

28. Un gobierno indica en su respuesta que muchas de sus leyes se redactaron sin tener en cuenta los efectos de la inversión extranjera ni de las empresas multinacionales y que esas leyes son a veces inadecuadas para la nueva situación. El ejemplo dado es que las subsidiarias locales de empresas multinacionales se organizan habitualmente en la forma de sociedad de capital destinada a pertenecer a una familia y otras entidades en poder de unos pocos. En consecuencia, no se requiere la presentación anual de un balance y un estado de ganancias y pérdidas en un registro público, como ocurre con otras empresas cuyas acciones están distribuidas en forma más amplia. Por lo tanto, no se dispone de esta posible fuente de información acerca de las operaciones de las empresas multinacionales en ese Estado.

²⁸ En el anexo, párrs. 30 a 33, figura una breve descripción de las medidas adoptadas por el Grupo Andino.

²⁹ Véase el anexo, párrs. 7 a 10 y 20 a 22.

IV. CONCLUSIONES Y LABOR FUTURA

A. Criterios para la elaboración de normas jurídicas

29. Los gobiernos y organizaciones interesadas que respondieron expresaron gran variedad de opiniones en cuanto a la preferencia por uno u otro enfoque de la elaboración de normas jurídicas internacionales en lo que respecta a las empresas multinacionales. Algunas respuestas señalaron que sería prematuro adoptar una posición determinada en tanto no se conociera mejor el fondo de las normas que se propone establecer. No obstante, la posición más generalizada sostiene que la necesidad primordial es la elaboración de normas apropiadas de derecho interno. También hubo acuerdo general en que los países de origen y los países huéspedes deben armonizar esas normas.

30. Muchas de las respuestas sugirieron que si la CNUDMI emprendía la labor de elaboración y armonización de normas jurídicas relativas a las empresas multinacionales, debía hacerlo valiéndose de normas tipo sin obligación de uniformidad, de manera de mantener un grado máximo de flexibilidad. Otras respuestas sugirieron que las normas uniformes serían más favorables en principio, pero algunas de ellas expresaron dudas respecto de la posibilidad de alcanzar uniformidad en esta esfera.

31. Algunas respuestas sugieren que los acuerdos internacionales son el mejor medio de unificar aspectos de determinados temas, tales como la competencia, la tributación, los conflictos de leyes y la revelación de información.

B. Papel de la CNUDMI

32. Muchas de las respuestas expresan dudas de que la CNUDMI sea el órgano adecuado para examinar las empresas multinacionales. Estas respuestas señalan que los problemas son primordialmente de orden económico, social y político más bien que de orden jurídico. Se expresa la opinión de que la mayoría de los problemas jurídicos que en realidad existen están muy alejados de las cuestiones de derecho mercantil de que la CNUDMI se ha ocupado principalmente hasta ahora.

33. Otra de las opiniones expresadas es que la CNUDMI no debe iniciar más labor en cuanto a las empresas multinacionales en tanto no se disponga de los estudios que en la actualidad realizan organizaciones internacionales y de las conclusiones de esos estudios. Desde que se presentaron las respuestas, el Consejo Económico y Social creó la Comisión de Empresas Transnacionales y el Centro de Información e Investigaciones sobre las Empresas Transnacionales, de conformidad con las recomendaciones del Grupo de Personalidades³⁰. Concordaría con la opinión expresada anteriormente de aguardar el resultado de los estudios que estos órganos emprenderán.

34. Otra opinión expresada es que la CNUDMI podría proceder a estudiar las normas de derecho interno vigentes en algunas esferas jurídicas en la medida en que se

³⁰ Párr. 10, *supra*.

relacionen con las empresas multinacionales. Las sugerencias más comunes que se hicieron se refieren a las leyes en materia de empresas y a la relevación de información.

35. Una sugerencia particular fue de que tal vez sería posible llegar a un cierto grado de uniformidad en lo que respecta a la contabilidad. Se señala que la base de los principios contables varía entre una jurisdicción y otra, situación que dificulta que las personas de una jurisdicción determinada comprendan la importancia de los estados financieros de algunas empresas multinacionales o que comparen sus estados financieros con los de empresas locales del mismo sector industrial.

C. Comisión de Empresas Transnacionales

36. Tanto la Comisión de Empresas Transnacionales como el Centro de Información e Investigaciones sobre las Empresas Transnacionales pueden generar un análisis más detallado de los problemas relativos a las empresas multinacionales que los que existen actualmente, y sus conclusiones podrían facilitar la identificación de las esferas en que la CNUDMI podría emprender una labor más efectiva.

37. Sin embargo, tanto la nueva Comisión como el Centro de Información e Investigaciones requerirán un cierto plazo antes de organizar y poder llegar a alguna conclusión. Entre tanto, la CNUDMI podría iniciar sus propios estudios de los problemas en que parece posible la elaboración o armonización de normas jurídicas.

D. Labor futura

38. La Comisión tal vez desee examinar las siguientes líneas de acción en cuanto a su labor en la esfera de las empresas multinacionales:

a) Dada la naturaleza compleja del tema, que implica no sólo cuestiones jurídicas, sino también cuestiones de orden económico, social y político que pueden influir en la formulación de normas jurídicas, la Comisión quizá desee seguir de cerca la labor de la recientemente creada Comisión de Empresas Transnacionales y los estudios del Centro de Información e Investigaciones sobre las Empresas Transnacionales. La Comisión tal vez desee aplazar una decisión sobre su propio programa de trabajo en esta esfera hasta que la Comisión de Empresas Transnacionales individualice cuestiones jurídicas específicas en las que sería posible la acción de la Comisión. Si la Comisión así lo decide, quizá desee informar a la Comisión de Empresas Transnacionales de su decisión y de su disposición a examinar favorablemente toda solicitud que la Comisión de Empresas Transnacionales le pueda dirigir.

Cabe señalar que esta línea de conducta fue propugnada por algunos representantes durante los debates de la Sexta Comisión de la Asamblea General acerca del informe de la Comisión sobre la labor realizada en su séptimo período de sesiones. Se hizo una sugerencia idéntica en las respuestas de varios gobiernos al cuestionario relativo a las empresas multinacionales³¹.

b) Entre las sugerencias hechas respecto de un programa de trabajo de la Comisión en la esfera de las empresas multinacionales, las siguientes cuestiones parecerían ser pertinentes, directa o indirectamente, en el contexto del comercio internacional:

- i) La elaboración de normas tipo que los Estados podrían incorporar a su legislación interna con miras a ejercer un mayor grado de control sobre las actividades de las empresas multinacionales. A este respecto, la Comisión tal vez desee solicitar a la Secretaría que prepare un estudio comparado de las normas legislativas en materia de empresas, inversiones, etc., encaminadas a obtener información acerca de tales actividades.
- ii) El desarrollo de un sistema de información. A este respecto, varias respuestas mencionaron la necesidad de procedimientos contables y sistemas estadísticos normalizados para la obtención de información específica. Algunas respuestas sugirieron que se formulara una convención internacional relativa al intercambio de información, la revelación y las consultas y conciliaciones.

39. Finalmente, cabe advertir que el informe del Secretario General acerca del proyecto del programa de trabajo sobre la totalidad de los problemas relacionados con las empresas transnacionales, presentado en el primer período de sesiones de la Comisión de Empresas Transnacionales, prevé que el Centro de Información e Investigaciones sobre las empresas transnacionales podría emprender investigaciones sobre los aspectos políticos, jurídicos, económicos y sociales de las empresas transnacionales, "según procediera, en colaboración con otros departamentos, organizaciones y organismos del sistema de las Naciones Unidas o con la asistencia de órganos especiales de expertos"³².

ANEXO

Nota sobre la legislación de inversiones

[El anexo no se reproduce en el presente volumen]

³¹ Véase el párrafo 33, *supra*.

³² E/C.10/2, párr. 16.

VII. FORMACION Y ASISTENCIA

Nota del Secretario General sobre formación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional (A/CN.9/107)*

I. DECISION DE LA COMISION Y MEDIDAS ADOPTADAS POR LA ASAMBLEA GENERAL

1. La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI), en su sexto período de sesiones, aprobó la siguiente decisión sobre el tema de formación y asistencia:

“La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional

“1. *Expresa su reconocimiento* a los gobiernos que han aportado contribuciones voluntarias para la aplicación de su programa de formación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional;

“2. *Expresa la esperanza* de que se harán otras contribuciones en cualquier forma apropiada;

“3. *Expresa la opinión* de que debe alentarse a las universidades a introducir el estudio del derecho mercantil internacional y de que el simposio aludido en el inciso c) del párrafo 4 será útil al respecto;

“4. *Pide* al Secretario General:

“a) Que acelere e intensifique las actividades relacionadas con el mencionado programa de formación y asistencia, teniendo especialmente en cuenta las necesidades de los países en desarrollo;

“b) Que organice, en relación con el octavo período de sesiones de la Comisión, un simposio internacional sobre la función de las universidades y los centros de investigación en la enseñanza, la difusión y un reconocimiento más general del valor del derecho mercantil internacional, y que solicite contribuciones voluntarias de los gobiernos, las organizaciones internacionales y las fundaciones para financiar los gastos de viaje y las dietas de participantes de los países en desarrollo;

“c) Que estudie la posibilidad de que el Instituto de Formación Profesional e Investigaciones de las Naciones Unidas organice seminarios de derecho mercantil internacional en países en desarrollo”¹.

2. Después de examinar el informe de la Comisión sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones, la Sexta Comisión informó a la Asamblea General de que los representantes que hablaron sobre el tema “acogieron con particular satisfacción el pedido de que se organizara un simposio internacional sobre la función de las universidades

y de los centros de investigación en esta esfera [del derecho mercantil internacional] en relación con el octavo período de sesiones de la CNUDMI en 1975. Se dijo que la formación de personal especializado era de particular importancia para los países en desarrollo y que la ejecución de un programa general ayudaría a estos países en desarrollo y que la ejecución de un programa general ayudaría a estos países a eliminar una de las deficiencias más graves en la esfera del comercio internacional”².

3. Por recomendación de la Sexta Comisión, la Asamblea General aprobó su resolución 3108 (XXVIII) en la que señaló, entre otras cosas, que:

“4. *Advierte con satisfacción* la decisión de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional de organizar, en relación con el octavo período de sesiones de la Comisión, un simposio internacional sobre la función de las universidades y los centros de investigación en la enseñanza, la difusión y una comprensión más amplia del derecho mercantil internacional y de solicitar contribuciones voluntarias de los gobiernos, las organizaciones internacionales y las fundaciones para financiar los gastos de viaje y las dietas de participantes procedentes de los países en desarrollo;

“6. *Recomienda* a la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional que:

“c) Acelere sus trabajos sobre formación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional, prestando especial atención a la promoción y la enseñanza del derecho mercantil internacional en las universidades, teniendo en cuenta los intereses especiales de los países en desarrollo.”

4. En su séptimo período de sesiones, la Comisión tuvo ante sí una nota del Secretario General (A/CN.9/92) en la que se daba cuenta de las actividades que se habían emprendido para dar cumplimiento a las decisiones de la Comisión en su sexto período de sesiones sobre el tema de la formación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional. Los párrafos 9 a 19 y el anexo del documento A/CN.9/92 contenían un esbozo de los planes de la secretaría de la Comisión para celebrar un simposio

* 27 de marzo de 1975.

¹ Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones (1973), *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo octavo período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/9017)*, párr. 107 (Anuario de la CNUDMI, vol. IV, 1973, primera parte, II, A).

² Informe de la Sexta Comisión acerca del informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones (1973), *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo octavo período de sesiones, Anexos*, tema 92 del programa, documento A/9408, párr. 39 (Anuario de la CNUDMI, vol. V: 1974, primera parte, I, A).

internacional sobre la enseñanza del derecho mercantil internacional, de conformidad con una decisión adoptada por la Comisión en su sexto período de sesiones³, así como un informe sobre las contribuciones voluntarias prometidas por los gobiernos en respuesta a una petición del Secretario General para sufragar los gastos de viaje y las dietas de los participantes de países en desarrollo. En la Comisión "hubo acuerdo general acerca de los planes propuestos para el simposio en la nota del Secretario General"⁴.

5. La Sexta Comisión, después de examinar el informe de la Comisión sobre la labor realizada en su séptimo período de sesiones, informó a la Asamblea General de lo siguiente:

"Todos los representantes que hablaron sobre la cuestión destacaron la importancia del programa de formación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional de la CNUDMI. Acogieron con particular beneplácito la decisión de la CNUDMI de organizar un simposio sobre la enseñanza del derecho mercantil internacional, que se celebraría en Ginebra en abril de 1975, en conexión con el octavo período de sesiones de la CNUDMI.

"Varios representantes expresaron su agradecimiento a los gobiernos que habían prometido contribuciones voluntarias para sufragar los gastos de viaje y dietas de participantes de países en desarrollo en el simposio, y expresaron la esperanza de que se recibieran más contribuciones voluntarias.

"Varios representantes expresaron su agradecimiento a los gobiernos que habían ofrecido becas para abogados y funcionarios jóvenes de países en desarrollo para estudiar o recibir capacitación y práctica en derecho mercantil internacional"⁵.

II. APLICACION DE LAS DECISIONES DE LA COMISION

Pasantías para abogados y funcionarios públicos de países en desarrollo

6. En respuesta a la sugerencia hecha en la Comisión en su quinto período de sesiones, el Secretario General, en una nota verbal, instó a los gobiernos de los países desarrollados a que averiguaran si sus empresas comerciales y financieras estarían dispuestas a recibir pasantes de países en desarrollo⁶.

7. En 1974 el Creditanstalt-Bankverein, el banco comercial más importante de Austria, concedió dos becas que permitirían a los beneficiarios pasar seis meses en la oficina

³ Véase el párr. 1 *supra*.

⁴ Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su séptimo período de sesiones (1974), *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo noveno período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/9617)*, párr. 68 (Anuario de la CNUDMI, vol. V: 1974, primera parte, II, A).

⁵ Informe de la Sexta Comisión acerca del informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su séptimo período de sesiones (1974), documento A/9920, párrs. 30 a 32 (reproducido en este volumen, primera parte, I, B).

⁶ Las primeras respuestas de los gobiernos de los países desarrollados se describen en el documento A/CN.9/92, párrs. 4 a 8.

de asuntos jurídicos del banco en calidad de pasantes⁷. Dichas becas se concedieron a: Sr. Walid Ibrahim Al-Shaikh Ahmed (Iraq) y Sr. Raúl Plata Cepeda (Colombia).

8. El Creditanstalt-Bankverein sólo considerará la posibilidad de continuar el programa cuando los actuales becarios hayan terminado sus pasantías, en vista de lo difícil que es encontrar en los países en desarrollo candidatos adecuados que posean suficientes conocimientos de alemán.

9. En 1974 el Gobierno de Bélgica concedió dos becas, de seis meses de duración, para recibir formación teórica y práctica, organizada conjuntamente por el Gobierno y la Universidad de Lovaina⁸. Dichas becas se concedieron a las siguientes personas: Srta. Petronille Ramilahaingaravava (Madagascar) y Sr. Jorge Alberto Huerta Vázquez (México).

10. En la Secretaría se han recibido solicitudes relativas a dos becas semejantes ofrecidas por Bélgica en 1975, que se han remitido al Gobierno de dicho país, de conformidad con el procedimiento convenido cuando se concedieron por vez primera esas becas en 1974.

11. El año pasado se impartió formación a dos pasantes en la Subdivisión de Derecho Mercantil Internacional de la Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas, en Nueva York, en un caso en virtud del Programa de Pasantías de la Oficina de Información Pública de las Naciones Unidas y en el otro en virtud del programa de becas Cornell University/Institute for World Order.

Simposio sobre la función de las universidades y centros de investigación respecto del derecho mercantil internacional

12. Se recordará que en su sexto período de sesiones la Comisión decidió solicitar al Secretario General que organizase, en relación con el octavo período de sesiones de la Comisión en Ginebra, un simposio internacional sobre la función de las universidades y los centros de investigación en la enseñanza, la difusión y un reconocimiento más general del valor del derecho mercantil internacional y que solicitara contribuciones voluntarias para financiar los gastos de viaje y las dietas de los participantes de los países en desarrollo⁹.

13. Con tal objeto se recibieron de los gobiernos contribuciones voluntarias por las sumas que se indican:

Dólares de los EE. UU.

Alemania (República Federal de)	10 000
Austria	1 500 [contribución prometida]
Noruega	8 000
Suecia	1 157

14. El número de solicitudes para el reducido número de becas ofrecidas a los participantes de países en desarrollo en el simposio, financiadas mediante las contribuciones volun-

⁷ Para más detalles sobre las dos becas austriacas, véase *ibid.*, párr. 5.

⁸ Para más detalles sobre las dos becas belgas ofrecidas en 1974, véase *ibid.*, párr. 6. Cabe señalar que la dieta mensual pagada a los becarios se aumentó de 10.000 a 14.000 francos belgas.

⁹ Véase el párr. 1 *supra*.

tarias de los gobiernos según se indica en el párrafo 13, representaba una suma muy superior a los fondos disponibles. Por esta razón la Secretaría procedió a establecer un comité de selección al que se encargó que examinara las solicitudes recibidas dentro de un plazo determinado y que concediera las becas.

15. En la reunión que celebró el 20 de febrero de 1975, el comité de selección concedió las becas, que cubren los gastos de viaje y las dietas, a los siguientes participantes en el simposio:

Dr. T. I. Cabezas Castillo (Ecuador), Catedrático de Derecho Mercantil, Universidad Católica de Quito, Ecuador; Sr. M. K. Fazelly (Afganistán), Catedrático de Derecho, Universidad de Kabul, Afganistán; Sr. S. Gabi (Papua Nueva Guinea), Profesor de Derecho Comercial, Universidad de Papua Nueva Guinea, Port Moresby; Srta. M. I. Jalles (Portugal), Ayudante, Facultad de Derecho, Universidad de Coimbra, Portugal; Dr. O. K. Mutungi (Kenya), Profesor y Decano interino, Facultad de Derecho, Universidad de Nairobi, Kenya; Sr. W. D. Nabudere (Tanzania), Profesor de Derecho, Uni-

versidad de Dar es Salaam, Tanzania; Sr. A. J. Marques Neto (Brasil), Asesor Jurídico, Cámara de Comercio de Bahía, Brasil; Sr. P. Pillai (Singapur), Profesor de Derecho, Universidad de Singapur; Sr. M. Quiñonez (Guatemala), Decano, Facultad de Derecho, Universidad Rafael Landívar, Guatemala; Sr. M. Seing-Jiménez (Costa Rica), Catedrático de Derecho Mercantil, Universidad de Costa Rica; Dr. M. J. Smart (Sierra Leona), Profesor de Derecho, Colegio Fourah Bay, Universidad de Sierra Leona; Sr. F. Ssempebwa (Uganda), Profesor de Derecho, Universidad Makerere, Kampala, Uganda; Sr. V. R. Sumulong (Filipinas), Graduado, Facultad de Derecho, Universidad de Filipinas, Quezón.

16. Se cursaron invitaciones para que asistiesen al Simposio y participasen en él a varias otras personas calificadas de países en desarrollo y países desarrollados, aunque sin ofrecerles la asistencia financiera de las Naciones Unidas para facilitar su participación.

17. En el documento A/CN.9/VII/CRP.2 figura un esbozo del programa del Simposio.

VIII. ACTIVIDADES DE OTRAS ORGANIZACIONES

Informe del Secretario General sobre actividades en curso de las organizaciones internacionales en relación con la armonización y la unificación del derecho mercantil internacional (A/CN.9/106)*

INTRODUCCION

1. En su tercer período de sesiones, la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional pidió al Secretario General que presentara "a la Comisión, en sus períodos de sesiones anuales, informes sobre los trabajos que estén realizando a la fecha otras organizaciones internacionales respecto de materias incluidas en el programa de trabajo de la Comisión"¹.

2. De conformidad con esa decisión, se presentó un informe (A/CN.9/59) a la Comisión en su cuarto período de sesiones, celebrado en 1971, en su quinto período de sesiones, celebrado en 1972 (A/CN.9/71), en su sexto período de sesiones, celebrado en 1973 (A/CN.9/82) y en el séptimo período de sesiones, celebrado en 1974 (A/CN.9/94 y Add.1 y 2). El presente informe, preparado para el octavo período de sesiones (1975) se basa en los datos facilitados por las organizaciones internacionales sobre su labor en curso². En muchos casos, el presente informe incluye información sobre la marcha de los proyectos cuyos antecedentes se estudian en anteriores informes³. Algunas de las organizaciones internacionales cuyas actividades se describieron en los informes anteriores a la Comisión, no presentaron informes respecto de sus actividades en curso o comunicaron que en la actualidad no estaban realizando actividades relacionadas con el programa de trabajo de la Comisión.

* 1º de abril de 1975.

¹ Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su tercer período de sesiones, *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo quinto período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/8017)*, párr. 172 (Anuario de la CNUDMI, vol. I: 1968-1970, segunda parte, III, A).

² No se ha incluido la información transmitida por algunas organizaciones internacionales porque se refiere a actividades no relacionadas con la labor de la CNUDMI o porque menciona actividades distintas de los proyectos en curso.

³ Esos antecedentes figuran en los informes presentados a la Comisión en sus períodos de sesiones cuarto (A/CN.9/59), quinto (A/CN.9/71), sexto (A/CN.9/82) (Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, II, V) y séptimo (A/CN.9/94 y Add.1 y 2) (Anuario de la CNUDMI, vol. V: 1974, segunda parte, II, V), y en las siguientes publicaciones: *Digest of legal activities of international organizations and other international institutions*, editado por el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT); Desarrollo progresivo del derecho mercantil internacional, informe del Secretario General (1966), *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo primer período de sesiones, Anexos*, tema 88 del programa, documento A/6396, párrs. 26 a 189 (Anuario de la CNUDMI, vol. I, primera parte, II, B); Reseña de las actividades de las organizaciones interesadas en la armonización y unificación del derecho mercantil internacional, nota del Secretario General, 19 de enero de 1968 (A/CN.9/5); y Respuestas de las organizaciones acerca de sus actividades en curso en materia de comercio internacional dentro del programa de trabajo de la Comisión, nota de la Secretaría, 1º de abril de 1970 (UNCITRAL/III/CRP.2).

I. ORGANOS Y ORGANISMOS ESPECIALIZADOS DE LAS NACIONES UNIDAS

A. COMISION ECONOMICA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EUROPA (CEPE)

Condiciones generales de venta, contratos tipo y modalidades comerciales uniformes

a) *Condiciones generales de venta preparadas por la CEPE y establecidas antes de 1970*

3. En su sexto período de sesiones, celebrado en 1973, se informó al Grupo de Expertos sobre las prácticas internacionales de contratación en materia industrial de la decisión tomada por la CNUDMI de concentrar su labor en el estudio de unas condiciones generales uniformes y aplazar la decisión definitiva en cuanto a la promoción de las condiciones generales de venta elaboradas bajo los auspicios de la CEPE.

4. Durante los debates del Grupo de Expertos se expresó la opinión de que, aun cuando la preparación de unas condiciones generales uniformes podría ciertamente ser útil, tales condiciones responden a fines diferentes que las condiciones generales de la CEPE, adaptadas estas últimas a las necesidades de productos o grupos de productos especiales, como instalaciones y maquinaria. Se decidió, por consiguiente, que debía hacerse un intento de promover la aplicación de condiciones generales en otras regiones, además de Europa. Se sugirió que esto podría hacerse por etapas, empezando por Asia y el Lejano Oriente, donde las investigaciones efectuadas por la CNUDMI habían relevado el interés que despertaban en ciertos Estados. Se pidió al Secretario Ejecutivo de la CEPE que señalara este problema a la atención del Secretario Ejecutivo de la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico. También se comunicaron a los Secretarios Ejecutivos de las demás comisiones regionales las opiniones expresadas por el Grupo de Expertos y se los mantendrá continuamente informados de las medidas tomadas en otras regiones.

5. Además, se comunicó al Grupo de Expertos de la CEPE que el Comité Jurídico Consultivo Asiático-Africano estaba examinando las condiciones generales preparadas por la CEPE, con miras a discutir y comparar más tarde todos los textos pertinentes, en una reunión mixta convocada por el Comité Jurídico Asiático-Africano en la que participarían expertos de la región de la CEPE y que se celebraría a finales de 1975 o principios de 1976.

Documentación:

"Report of the Group of Experts on International Contract Practices in Industry at its sixth session", TRADE/GE.1/25.

"*Idem*, report on the seventh session", TRADE/GE.1/27.

"Measures to make the ECE General Conditions in the 188/574 series better known and more widely accepted; note by secretariat", TRADE/GE.1/R.7.

b) *Condiciones generales de venta preparadas por la CEPE y establecidas después de 1970 (frutas y verduras)*

6. Se ha mantenido informada con regularidad a la CNUDMI de los progresos realizados en la labor de preparación de unas condiciones generales de venta para las transacciones internacionales en ciertas frutas y verduras y de las normas para inspección (valuación) de tales productos que ha emprendido el Grupo de Expertos sobre las prácticas de comercio internacional en materia de productos agrícolas. Desde que se iniciaron los trabajos en 1969, se ha convenido en siete textos diferentes que se han puesto a disposición de los comerciantes y las organizaciones mercantiles europeas que comercian en los correspondientes productos. Dichos textos son los siguientes:

"General Conditions for International Dealings in Fresh Fruit and Vegetables" (Condiciones generales para transacciones internacionales en frutas y verduras frescas), que lleva la signatura AGRI/WP.1/GE.7/35.

"Rules of Survey (Valuation) in Fresh Fruit and Vegetables" (Normas para inspección (valuación) de frutas y verduras frescas), que lleva la signatura AGRI/WP.1/GE.7/35/Add.1.

"Special Provisions Applicable to Citrus Fruit" (Disposiciones especiales aplicables a los cítricos), que lleva la signatura AGRI/WP.1/GE.7/35/Add.2.

"General Conditions for International Dealings in Potatoes" (Condiciones generales para transacciones internacionales en patatas), que lleva la signatura AGRI/WP.1/GE.7/42.

"Rules of Valuation for Potatoes" (Normas de valuación de patatas), que lleva la signatura AGRI/WP.1/GE.7/42/Add.1.

"General Conditions for International Dealings in Dry Fruit "(Shelled and Unshelled)" (Condiciones generales para transacciones internacionales en frutas secas y deshidratadas), que lleva la signatura AGRI/WP.1/GE.7/53.

"Rules of Survey for Dry and Dried Fruit" (Normas de valuación de frutas secas y deshidratadas), que lleva la signatura AGRI/WP.1/GE.7/53/Add.1.

7. El Grupo de Expertos está ahora tratando de elaborar un proyecto de normas de arbitraje para las transacciones internacionales en los productos anteriormente mencionados. En una reunión que habrá de celebrarse en 1976 se estudiarán los siete textos convenidos, a fin de armonizar algunas de sus partes que les son comunes.

c) *Guía para la redacción de contratos de cooperación industrial*

8. En 1974, el Grupo de Expertos sobre las prácticas internacionales de contratación en materia industrial prosiguió su trabajo de preparación de un proyecto de guía para la redacción de contratos de cooperación industrial.

d) *Modalidades comerciales uniformes*

9. Previa consulta con la Cámara de Comercio Internacional, el Grupo de Trabajo sobre la facilitación de los procedimientos comerciales internacionales, de la CEE⁴, adoptó en octubre de 1974 una recomendación sobre abreviaturas uniformes de "INCOTERMS 1953" que se utilizarían también provisionalmente para fines de codificación (documento TRADE/WP.4/INF.34).

Arbitraje comercial internacional

10. Véase el párrafo 7.

Proyectos en esferas relacionadas con el derecho mercantil internacional

11. El Grupo de Trabajo sobre facilitación de los procedimientos comerciales internacionales adoptó también un cuestionario que se envió a los gobiernos de la CEPE en enero de 1975, sobre firmas de los documentos de comercio exterior y transmisión o producción de firmas por medios automáticos (documento TRADE/WP.4/R.28). Sobre la base de las respuestas que se reciban, el Grupo de Expertos en necesidades de información y en documentación, del Grupo de Trabajo, iniciará su labor en relación con el tema del programa del Grupo de Trabajo titulado "Propósitos y modalidades de la firma de los documentos comerciales internacionales".

12. Participan en la labor del Grupo de Trabajo y de sus dos Grupos de Expertos muchas organizaciones internacionales gubernamentales y no gubernamentales. En su tercer periodo de sesiones, celebrado en octubre de 1974, estuvieron representados los siguientes organismos internacionales: Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), Oficina Central de Transporte Internacional por Ferrocarril, Cámara de Comercio Internacional (CCI), Asociación de Transporte Aéreo Internacional, Organización Internacional de Normalización, Unión Internacional de Ferrocarriles, Cámara Naviera Internacional y Federación Internacional de las Asociaciones de Expedidores y Asimilados. También participaron en el periodo de sesiones, por invitación de la secretaría, funcionarios del Consejo de Asistencia Económica Mutua (CAEM), de las Comunidades Europeas y de la Asociación Europea de Libre Intercambio (AELI).

El método de "referencia a normas"

13. La secretaría de la CEPE señala asimismo a la atención de la CNUDMI una recomendación que no guarda relación directa con ningún proyecto de la esfera del

⁴ El Grupo de Trabajo es un órgano auxiliar del Comité de Fomento del Comercio, que es un órgano auxiliar principal de la Comisión.

derecho mercantil internacional, sino que se refiere a un nuevo método de armonización de ciertos sectores de las legislaciones nacionales. Consiste el método en remitirse en las reglamentaciones nacionales a normas convenidas multilateralmente, es decir, normas internacionales adoptadas por organizaciones internacionales gubernamentales o no gubernamentales. La recomendación fue adoptada en la tercera Reunión de funcionarios gubernamentales encargados de las políticas de normalización, celebrada en junio de 1974 (documento ECE/STAND/14, anexo II). Se espera celebrar una cuarta reunión en 1976. Prepara estas reuniones un Grupo de Expertos en políticas de normalización, en períodos de sesiones que celebra una o dos veces por año.

14. Se ha definido el método de "referencia a normas" como "un método consistente en elaborar un reglamento de manera que en su texto se sustituya la exposición detallada de las especificaciones técnicas por una referencia a una o más normas". En el presente contexto, se entiende por "reglamento" un documento de aplicación obligatoria que contiene normas legislativas, reglamentarias o administrativas y que adopta y promulga una autoridad legalmente facultada para ello.

B. COMISION ECONOMICA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA AMERICA LATINA (CEPAL)

Transporte internacional por carretera en Sudamérica

15. La Comisión Económica para América Latina ha completado recientemente un proyecto realizado en cooperación con el Instituto para la Integración de América Latina (INTAL) del Banco Interamericano de Desarrollo a fin de analizar los problemas y posibilidades de establecer servicios regulares y eficientes de transportes por carretera entre los países andinos del sur (Bolivia, Chile y Perú) y los países del Río de la Plata (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay). Se prestó especial atención a los requisitos legales y trámites administrativos que afectan al transporte de mercancías por ferrocarril y carretera entre las dos subregiones, incluidos los procedimientos aplicados por los países de tránsito. El presente informe contiene un análisis de las dos convenciones multinacionales de transporte por carretera en Sudamérica: la aplicada al transporte entre la Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay y la contenida en la decisión 56 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena para su aplicación entre Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela.

16. La versión preliminar del informe del proyecto conjunto se publicó en septiembre de 1974 con el título de "Servicios de transporte terrestre internacional en los corredores Lima-Buenos Aires y Lima-São Paulo" (E/CN.12/L.107).

17. Como complemento de su trabajo sobre el proyecto conjunto, la CEPAL ha colaborado estrechamente con la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF) en la preparación de un proyecto de convención para el transporte multinacional por ferrocarril en Sudamérica, que debe completarse en 1975.

18. La CEPAL ha comenzado recientemente a trabajar en un nuevo proyecto, similar al realizado en colaboración con el INTAL, en el que se analizarán los problemas del transporte por carretera en el corredor andino, de Chile a Venezuela.

Transporte intermodal internacional

19. La Comisión Económica para América Latina se ha mostrado muy activa asesorando a los países latinoamericanos en la preparación de una convención de transporte intermodal internacional. La Comisión ha llevado a cabo una serie de actividades conexas, incluidas la participación en seminarios y reuniones nacionales y subregionales de interés para la mayoría de los países latinoamericanos, facilitando documentación y asesoramiento a los grupos de trabajo nacionales intersectoriales sobre transporte intermodal internacional, solicitando y publicando artículos de expertos latinoamericanos en derecho comercial y de transporte sobre determinados aspectos técnicos de estos problemas. Estas actividades han sido expuestas por el Grupo Latinoamericano del Grupo Preparatorio Intergubernamental para un Convenio sobre el Transporte Intermodal Internacional (Ginebra, octubre de 1973 y noviembre de 1974) y por la Primera Reunión de Gobiernos Latinoamericanos sobre la preparación de una Convención de Transporte Intermodal Internacional (Mar del Plata, Argentina, octubre de 1974). En la actualidad, el interés de la región se centra en los aspectos de responsabilidad y seguros del transporte intermodal, y en la preparación de un documento normalizado de transporte intermodal cuyo formato se ajuste a las normas internacionales y su contenido a los objetivos sociales y económicos de la región. Se celebrará una segunda reunión de gobiernos latinoamericanos para examinar los resultados de la labor de la Comisión sobre estos temas y preparar propuestas más definidas acerca de la Convención.

Entre los documentos pertinentes preparados por la Comisión figuran los siguientes:

Consecuencias económicas e institucionales de las nuevas tecnologías de transporte en América Latina, E/CEPAL/L.113, 17 de septiembre de 1974

Aspectos institucionales del transporte intermodal internacional, E/CEPAL/L.111, 17 de septiembre de 1974

Responsabilidad y seguros en el transporte intermodal internacional, E/CEPAL/L.112, 17 de septiembre de 1974

Formas de documentación de interés para el transporte intermodal internacional, E/CEPAL/L.114, 4 de octubre de 1974

Transporte intermodal en la región del Caribe - 1973, ECLA/POS 74/75, 27 de mayo de 1974; e

Informe del Relator, Reunión regional de expertos en seguros de transporte (México, 28 a 31 de enero de 1975)

Las empresas transnacionales

20. La secretaría de la CEPAL ha emprendido un estudio sobre las empresas transnacionales en algunas industrias de América Latina (bauxita, banano y manu-

facturas). Este estudio se llevará a cabo en varios países representativos de la región, con la cooperación de los organismos oficiales, y se referirá a las filiales de las empresas transnacionales. Su principal objetivo consiste en evaluar los efectos de las actividades de las empresas transnacionales en el desarrollo económico de esos países, y se prestará especial atención a las consecuencias más importantes para las políticas de los países latinoamericanos, como son las referentes al empleo, la productividad de la mano de obra, el consumo, la distribución de la renta, la utilización de los recursos locales y la balanza comercial. Al propio tiempo, se han preparado hipótesis de trabajo y métodos para esta investigación que se ha de llevar a cabo en ciertos países durante el año de 1975, de manera que el primer informe pueda presentarse a finales de este año.

21. Además, la secretaría de la CEPAL está preparando un informe preliminar sobre las actividades de las empresas transnacionales en las industrias manufactureras latinoamericanas en el decenio de 1960, en el que se indican los principales países inversionistas y receptores, la distribución del capital por sectores y otros aspectos importantes.

C. ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL (OACI)

Revisión de la Convención de Varsovia de 1929, con las modificaciones introducidas por el Protocolo de La Haya de 1955: documentación; responsabilidad del porteador

22. Las primeras etapas de la labor de la OACI para la revisión de la Convención de Varsovia de 1929, con las modificaciones introducidas por el Protocolo de La Haya de 1955, se describieron en el informe presentado a la CNUDMI en su sexto período de sesiones (A/CN.9/82, párr. 6)*.

23. El Comité Jurídico de la OACI, en su 21º período de sesiones, celebrado en Montreal del 3 al 22 de octubre de 1974, aprobó el proyecto de artículos sobre documentación relacionada con la carga y con el sistema de responsabilidad del porteador (documento 9122; LC/172). El Consejo de la OACI decidió convocar una conferencia diplomática, que se celebrará en Montreal el próximo mes de septiembre, para examinar este proyecto de artículos con miras a la adopción de un nuevo Protocolo a la Convención de Varsovia de 1929.

D. CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO (UNCTAD)

Actividades en la esfera de la reglamentación del transporte marítimo internacional

a) *Transporte intermodal internacional*

24. El Grupo Preparatorio Intergubernamental para un convenio sobre el transporte intermodal internacional, integrado por 58 miembros, celebró su segundo período de sesiones en el Palacio de las Naciones, Ginebra, del 11 al 24 de noviembre de 1974.

25. El Grupo Preparatorio Intergubernamental fue constituido por la Junta de Comercio y Desarrollo en virtud de la decisión 96 (XII), de 10 de mayo de 1973, para atender a la petición hecha por el Consejo Económico y Social en el párrafo 2 de su resolución 1734 (LIV), de 10 de enero de 1973.

26. Durante el primer período de sesiones del Grupo Preparatorio Intergubernamental, celebrado en Ginebra del 29 de octubre al 2 de noviembre de 1973, se pidió a la secretaría de la UNCTAD que preparara informes sobre determinados aspectos del transporte intermodal internacional, a saber: aspectos institucionales; aspectos documentarios; seguros y responsabilidad; aduanas; el ámbito de aplicación de las normas relativas al transporte multimodal internacional; y otros aspectos jurídicos conexos. Los informes figuran en los documentos TD/B/AC.15/7 y TD/B/AC.15/7/Add.1 a 7; TD/B/AC.15/L.9 y TD/B/AC.15/L.11.

27. Estos informes se examinaron en el segundo período de sesiones y se decidió que era necesario que la secretaría de la UNCTAD preparara más estudios circunstanciados acerca de las consecuencias económicas y sociales de las operaciones de transporte intermodal para que el Grupo pudiera adoptar decisiones definitivas acerca de las cuestiones que tenía ante sí. Se preveía que la redacción de estos informes podría comenzar, para algunas cuestiones, en el tercer período de sesiones, y que sería necesario celebrar un cuarto período de sesiones a finales de 1976. (El informe del Grupo sobre su segundo período de sesiones figura en el documento TD/B/533, de 31 de diciembre de 1974.)

b) *Pólizas de fletamento*

28. El Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo celebró su cuarto período de sesiones en el Palacio de las Naciones, Ginebra, del 27 de enero al 7 de febrero de 1975. Para sus deliberaciones, el Grupo de Trabajo tuvo ante sí el informe de la UNCTAD titulado "Pólizas de fletamento" (TD/B/C.4/ISL/13).

29. Los debates del Grupo de Trabajo versaron principalmente sobre las recomendaciones de la secretaría de la UNCTAD de que: a) se realizara un examen de las cláusulas más importantes de las pólizas de fletamento a fin de normalizarlas, armonizarlas y perfeccionarlas; y b) la responsabilidad básica que tiene el porteador, en virtud de una póliza de fletamento, de proporcionar un buque de buena navegabilidad, su responsabilidad por la pérdida o los daños de la carga y la demora en la entrega estuvieran sujetas a la misma legislación internacional obligatoria que se aplicaba a los porteadores de las líneas regulares.

30. El Grupo de Trabajo estimó que la tarea de determinación y selección de cláusulas para su normalización, armonización y perfeccionamiento requería nuevos estudios. Por tanto, consideró que, para progresar significativamente en la cuestión de las pólizas de fletamento en el marco de su programa de trabajo, tendría que solicitar más asistencia de la secretaría de la UNCTAD. El Grupo de Trabajo pidió a la secretaría de la UNCTAD que realizara dos grandes estudios a) un análisis comparado de las tres formas principales de pólizas de fletamento por tiempo y b) un análisis comparado análogo de las cláusulas de los contratos de fletamento por viaje.

* Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, primera parte, II, B.

31. Sobre la base de esos estudios, la secretaría de la UNCTAD prepararía y presentaría nuevos materiales que ayudasen al Grupo de Trabajo a determinar las cláusulas importantes de las pólizas de fletamento por tiempo y por viaje que se prestan a normalización, armonización y perfeccionamiento, y a seleccionar los aspectos de las actividades de fletamento que puedan ser susceptibles de reglamentación internacional.

c) *Cooperación con la CNUDMI*

32. Algunos funcionarios de la Sección de la Reglamentación del Transporte Marítimo de la UNCTAD ayudaron a la secretaría de la CNUDMI en la prestación de servicios para el séptimo período de sesiones del Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre reglamentación internacional del transporte marítimo.

33. El Jefe de la Sección de la Reglamentación del Transporte Marítimo de la UNCTAD asistió a los períodos de sesiones séptimo y octavo del Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre reglamentación internacional del transporte marítimo.

d) *Asistencia a conferencias*

34. El Comité Nacional del Líbano de la Cámara Internacional de Comercio invitó a un miembro de la Subdivisión del Transporte Marítimo de la UNCTAD a que participara en una mesa redonda sobre transporte en contenedores y transporte combinado. El tema del transporte combinado, llamado algunas veces transporte multimodal, interesa a la UNCTAD, ya que la convención sobre el transporte intermodal internacional se está preparando con su auspicio.

e) *Asistencia técnica*

35. La secretaría de la UNCTAD, como parte de su programa de asistencia técnica y en cooperación con otros organismos del sistema de las Naciones Unidas, participó en diversos programas de asistencia a los países en desarrollo en cuestiones jurídicas relacionadas con el transporte marítimo.

E. ORGANIZACION DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO INDUSTRIAL (ONUDI)

Empresas multinacionales

36. A finales de 1974, la ONUDI comenzó a preparar con la ayuda de consultores un estudio sobre la evaluación de proyectos multinacionales. El objetivo de ese estudio es investigar los métodos de evaluar la distribución de costos y beneficios de industrias o grupos de industrias establecidos a los fines de la cooperación regional.

Planificación de los contratos

37. La ONUDI publicó en 1974 un manual titulado *Planificación y organización de contratos* (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.74.II.B.4). La ONUDI

está preparando directrices sobre la celebración de acuerdos contractuales para proyectos industriales.

F. FONDO MONETARIO INTERNACIONAL (FMI)

Titulos negociables internacionales

38. Algunos funcionarios del Fondo han venido participando en el proyecto de la CNUDMI encaminado a elaborar un título negociable que se rija por normas uniformes para las transacciones internacionales.

39. Se preparó un proyecto preliminar de ley uniforme sobre letras de cambio internacionales (A/CN.9/67), que fue presentado a la CNUDMI en el quinto período de sesiones. Ese proyecto se revisó posteriormente para incluir en él los pagarés internacionales (A/CN.9/WG.IV/WP.2) y, de conformidad con la petición de la CNUDMI, se presentó al Grupo de Trabajo sobre títulos negociables internacionales para la preparación de un proyecto definitivo. Algunos miembros del Fondo han asistido a las reuniones celebradas con el auspicio de la CNUDMI en relación con la preparación de cuestionarios, el análisis de respuestas y la consideración y redacción de las disposiciones del proyecto de ley uniforme. Los funcionarios del Fondo seguirán prestando asistencia a la CNUDMI en la preparación de un proyecto definitivo de ley uniforme sobre las letras de cambios y los pagarés internacionales.

G. BANCO MUNDIAL (BANCO INTERNACIONAL DE RECONSTRUCCION Y FOMENTO) (BIRF)

Cursos de capacitación en adquisiciones

40. En los últimos años el Banco Mundial se ha interesado activamente por los cursos de capacitación en adquisiciones para funcionarios de países en desarrollo, así como por su contenido y sus programas.

II. ORGANIZACIONES INTERGUBERNAMENTALES

A. BANCO ASIATICO DE DESARROLLO

Proyecto de investigación sobre créditos y garantías

41. Durante los últimos cuatro años, el Banco Asiático de Desarrollo ha trabajado con la Asociación de Derecho de Asia y el Pacífico Sudoccidental (LAWASIA) en la elaboración de un proyecto de investigación sobre créditos y garantías. Este proyecto comprende un estudio de los arreglos sobre garantías a que pueden recurrir los bancos nacionales de desarrollo y otras instituciones financieras similares situadas en la región.

B. BANCO DE PAGOS INTERNACIONALES

Cooperación con la CNUDMI

42. Por intermedio de sus asesores jurídicos, el Banco de Pagos Internacionales ha participado en diversas reuniones consultivas celebradas en relación con la labor relativa a un proyecto de ley uniforme sobre letras de cambio y pagarés internacionales que está examinando el Grupo de Trabajo sobre títulos negociables internacionales de la CNUDMI.

43. El Banco de Pagos Internacionales ha participado en la labor preliminar emprendida por la CNUDMI en relación con las empresas multinacionales. El Banco sigue asimismo de cerca los trabajos de la CNUDMI y otras actividades en la esfera del arbitraje comercial internacional.

C. CONSEJO DE EUROPA

Reconocimiento y ejecución de fallos extranjeros en cuestiones de derecho civil y mercantil

44. Se ha preparado el texto definitivo de una guía práctica, que se publicará en julio de 1975.

Responsabilidad de los productores

45. En su próxima reunión, en marzo de 1975, el Comité de Expertos preparará el proyecto de convención sobre la responsabilidad civil de los fabricantes respecto de los daños causados por sus productos. Dicho proyecto se presentará luego a los gobiernos y a la Comisión de Asuntos Jurídicos de la Asamblea Consultiva, para que formulen observaciones, antes de remitirse al Comité Europeo de Cooperación Jurídica y al Comité de Ministros para que dé la aprobación final y lo abra a la firma.

Cláusulas penales en derecho civil

46. El Comité de Ministros encargó a un comité de expertos que estudiara los distintos aspectos de la cuestión y redactase un instrumento internacional, que podría ser una convención sobre una ley uniforme destinada a armonizar el derecho interno de los Estados miembros en esta esfera.

D. CONSEJO DE ASISTENCIA ECONOMICA MUTUA (CAEM)

Convención sobre la aplicación de normas del Consejo de Asistencia Económica Mutua

47. La Convención fue elaborada por la Comisión Permanente de Normalización del CAEM, fue aprobada por éste en su vigésimo octavo período de sesiones y, en cumplimiento de la recomendación hecha en la reunión el 21 de junio de 1974, fue firmada por los países del CAEM interesados (Bulgaria, Hungría, Cuba, Mongolia, Polonia, la

República Democrática Alemana, la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y Checoslovaquia).

48. Se dispone en la Convención, entre otras cosas, que los países miembros asegurarán la aplicación obligatoria y rigurosa de las normas del CAEM, elaboradas y confirmadas por éste, mediante referencias a dichas normas en los acuerdos, tratados y contratos multilaterales y bilaterales concertados por los Estados partes en la Convención y por sus organizaciones económicas sobre asuntos de especialización y cooperación en la producción, entregas recíprocas y otras cuestiones que se plantean en la cooperación económica, científica y técnica entre los Estados partes en la Convención.

49. Al 1° de febrero de 1975 la Convención había sido ratificada por Bulgaria, Hungría, Mongolia, Polonia, la República Democrática Alemana y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y, de conformidad con el artículo III, entrará en vigor el 27 de marzo de 1975.

Acuerdo sobre condiciones generales de transporte internacional de mercancías por carretera

50. El Acuerdo fue preparado por la Comisión Permanente de Transporte del CAEM y, en cumplimiento de la recomendación formulada por esa Comisión el 29 de junio de 1974, firmado por los países del CAEM interesados (Bulgaria, Checoslovaquia, Hungría, Mongolia, Polonia, la República Democrática Alemana y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas).

51. Se dispone en el Acuerdo que el transporte internacional de mercancías por carretera entre los Estados partes en el Acuerdo se realizará de conformidad con las "Condiciones generales del transporte internacional de mercancías por carretera", que forman parte del Acuerdo. Las condiciones generales reglamentan, entre otras cosas, el procedimiento de celebración y ejecución del contrato de transporte, la responsabilidad del transportista, las reclamaciones y acciones, el transporte efectuado por varios porteadores sucesivos, los principios básicos de un sistema de fletes internacionales por carretera y otros asuntos.

Condiciones generales sobre la entrega de productos entre organizaciones de los países miembros del CAEM

52. La Conferencia Jurídica de representantes de los países miembros del CAEM elaboró propuestas para revisar la sección de las "Condiciones generales de la entrega de productos entre organizaciones de los países miembros del CAEM" relativa a la responsabilidad material de las organizaciones económicas por el incumplimiento o el cumplimiento no satisfactorio de las obligaciones mutuas. En octubre de 1974, esas propuestas fueron aprobadas por el Comité Ejecutivo del CAEM, que encomendó a la Comisión Permanente de Comercio Exterior la tarea de efectuar los cambios y adiciones necesarios en las Condiciones Generales de Entrega del CAEM, 1968, de manera que las normas revisadas pudiesen entrar en vigor el 1° de enero de 1976.

53. La incorporación a las condiciones generales de 1968 de los cambios y adiciones aprobados por el Comité Ejecutivo del CAEM permitirá ampliar el alcance de la

reglamentación jurídica unificada de las relaciones entre las organizaciones económicas de los países miembros del CAEM en lo que respecta a la entrega de productos.

Modelos de acuerdos sobre licencias

54. La Conferencia Jurídica preparó un modelo de acuerdo sobre licencias de carácter general, un modelo de acuerdo sobre licencias relativas a la transferencia de conocimientos técnicos no patentados, un modelo de acuerdo sobre licencias relativas a la libre transferencia de conocimientos científicos y técnicos y un modelo de acuerdo sobre licencias relativas a las marcas. Los modelos de acuerdo abarcan una amplia gama de cuestiones que van desde la concesión de derechos a la utilización de los certificados de invención, patentes y conocimientos técnicos no patentados necesarios para la producción, el uso y la venta de productos bajo licencia, hasta los derechos de utilización de marcas, y diversas cuestiones relativas a la libre transferencia de conocimientos científicos y técnicos.

55. Estos modelos de acuerdo fueron aprobados por la Conferencia Jurídica con miras a su utilización discrecional por los órganos y organizaciones apropiados de los países miembros del CAEM.

Condiciones generales sobre especialización y cooperación en la producción

56. En 1973 el Comité Ejecutivo del CAEM aprobó un informe acerca de las cuestiones jurídicas relativas a la concertación y aplicación de acuerdos sobre la especialización y cooperación en la producción.

57. De conformidad con una resolución del Comité Ejecutivo, la Conferencia Jurídica, basándose en el informe arriba mencionado y en la práctica usual, está preparando un proyecto para la reglamentación uniforme de las cuestiones relativas a la concertación y aplicación de acuerdos sobre especialización y cooperación en la producción. El proyecto se prepara en forma de condiciones generales sobre los acuerdos de especialización y cooperación internacionales en la producción.

Reglamentación uniforme de las cuestiones jurídicas y de organización que entraña el establecimiento y funcionamiento de organizaciones económicas internacionales

58. En 1973 el Comité Ejecutivo del CAEM aprobó un modelo de disposiciones sobre las condiciones del establecimiento y funcionamiento de organizaciones económicas internacionales en los países miembros del CAEM.

59. De conformidad con una resolución del Comité Ejecutivo, la Conferencia Jurídica, teniendo en cuenta el "modelo de disposiciones" arriba mencionado, así como la experiencia adquirida, está preparando un proyecto sobre la reglamentación uniforme de las cuestiones jurídicas y de organización que entraña el establecimiento y funcionamiento de organizaciones económicas internacionales en los países miembros del CAEM. Se prevé que dicho proyecto contendrá normas uniformes sobre cuestiones tales como el establecimiento de las organizaciones económicas interna-

cionales y la participación en ellas, la propiedad, la estructura organizacional de las asociaciones y empresas mixtas, el establecimiento y funcionamiento de asociaciones económicas internacionales y la condición jurídica del personal empleado en las organizaciones económicas internacionales.

E. COMISION DE LAS COMUNIDADES ECONOMICAS EUROPEAS (CEE)

Cláusulas abusivas

60. El problema de las cláusulas abusivas incluidas en los contratos de adhesión es actualmente objeto de un proyecto de reforma en varios Estados. Con el fin de evitar que se acentúen en esta esfera las disparidades legislativas y para fortalecer las garantías jurídicas en el Mercado Común, la Comisión de las Comunidades Europeas estima que sería oportuno, inspirándose en trabajos emprendidos por otras organizaciones internacionales, dictar directrices que definan las cláusulas cuya inserción en los contratos y particularmente en las condiciones generales de venta, pliegos de condiciones o cualquier reglamentación análoga, quedaría prohibida o sería nula. La realización de este objetivo servirá sobre todo a la parte económicamente más débil. Esa es, por lo demás, la razón por la cual la supresión de las cláusulas abusivas figura en el proyecto de programa preliminar de las Comunidades Europeas para la protección e información del consumidor.

Garantías mobiliarias

61. En el marco de la unificación de las normas de conflicto en materia de derechos reales, los servicios de la Comisión, en colaboración con expertos gubernamentales, elaboran normas uniformes que permitan el reconocimiento de las garantías reales que graven las mercancías que circulen dentro de la Comunidad. Tales normas determinarán las mercancías de que se trate, las condiciones del reconocimiento de los privilegios y de las garantías, su publicidad, sus efectos y su importancia en el país de destino en que hayan de ser ejecutadas.

62. Por otra parte, los servicios de la Comisión examinan la conveniencia de llevar a efecto garantías reales de "tipo europeo", es decir, crear garantías equivalentes por conducto de las legislaciones de los Estados miembros.

Derecho de fianza

63. A fin de armonizar el derecho relativo a los contratos de fianza y a los contratos de garantía, se están realizando trabajos para elaborar un proyecto de directriz destinado a modificar ciertas disposiciones de las legislaciones de los Estados miembros.

64. Este proyecto de directriz establece normas imperativas relativas principalmente al derecho de salir fiador, a la forma de compromiso de la fianza respetando los usos mercantiles y las prácticas actuales en la vida comercial, así como a las condiciones de liberación de la fianza.

65. Las normas sobre conflicto de leyes se elaboran conjuntamente con los trabajos en curso sobre derecho internacional privado.

Empresas transnacionales

66. La Comisión no ha presentado al Consejo, ni está preparando, ninguna directriz ni otro instrumento jurídico sobre las empresas transnacionales. No obstante, muchas de las propuestas de la Comisión en la esfera del derecho de sociedades interesan directamente a las empresas transnacionales y uno de sus objetivos es la creación de una estructura jurídica para las empresas transnacionales europeas. (Los problemas de dichas empresas han sido ilustrados por la Comisión en su comunicación titulada "Multinational Undertakings and Community regulations", de 7 de noviembre de 1973):

a) Propuesta revisada de una Cuarta Directriz del Consejo para la coordinación de la legislación nacional relativa a las cuentas anuales de las empresas de responsabilidad limitada, presentada al Consejo el 21 de febrero de 1974 (Boletín de las Comunidades Europeas, suplemento 6/74);

b) Propuesta de una Quinta Directriz del Consejo para la coordinación de la legislación nacional en lo que se refiere a la estructura de las sociedades públicas de responsabilidad limitada y las facultades y obligaciones de sus órganos, presentada al Consejo el 27 de septiembre de 1972 (OJ N° C 131, 13 de diciembre de 1972);

c) En el primer semestre de 1975, la Comisión presentará al Consejo una propuesta revisada de Estatuto de la Empresa Europea;

d) La Comisión prepara una propuesta para una Directriz del Consejo sobre absorción de empresas;

e) La Comisión está preparando una propuesta para una Directriz del Consejo sobre cuentas consolidadas;

f) La Comisión prepara una propuesta para una Directriz del Consejo sobre grupos de empresas.

Responsabilidad en cuanto a daños causados por los productos

67. La Comisión de las Comunidades Europeas ha reanudado los trabajos, iniciados en 1968 e interrumpidos en 1970 a causa de las negociaciones de adhesión, relativos a la armonización de la legislación en materia de "responsabilidad en cuanto a los daños causados por los productos". Convocó un grupo de trabajo de expertos nacionales que celebró su primera reunión del 7 al 9 de enero de 1975. Los trabajos tienen por objeto la elaboración de una propuesta de directriz que la Comisión deberá someter al Consejo lo más pronto posible.

68. La armonización de las legislaciones en esta esfera ofrece tanto más interés para el establecimiento y funcionamiento del Mercado Común cuanto que las disparidades entre las legislaciones nacionales afectan a la libre circulación de las mercaderías, deforman las condiciones de competencia en la Comunidad y, además, hacen que casi siempre resulte insuficiente la protección de los consumidores, variable según los Estados miembros.

F. BANCO INTERNACIONAL DE COOPERACION ECONOMICA (BICE)

Pagos en rublos transferibles

69. En 1974 el Banco Internacional de Cooperación Económica continuó estudiando materias relativas al mejoramiento del sistema de pago en rublos transferibles para sus países miembros. (El Banco no ha emprendido ningún nuevo proyecto relativo a las normas unificadas sobre cuestiones que pudieran ser de interés para la CNUDMI.)

70. El acontecimiento más importante en las actividades del Banco en 1974 fue la adhesión de la República de Cuba al acuerdo sobre pagos multilaterales en rublos transferibles, y el ingreso de Cuba como miembro del Banco Internacional de Cooperación Económica. El ingreso de la República de Cuba en el Banco quedó formalizado en virtud de una decisión adoptada en la 37a. sesión extraordinaria del Consejo del Banco, celebrada el 22 de enero de 1974 en Moscú.

G. ORGANIZACION DE LOS ESTADOS AMERICANOS (OEA)

Conferencia interamericana especializada en derecho internacional privado

71. La Conferencia interamericana especializada en derecho internacional privado, celebrada en la ciudad de Panamá (República de Panamá) del 14 al 30 de enero de 1975, aprobó las tres convenciones siguientes relativas a cuestiones que han sido examinadas por la CNUDMI:

a) Convención Interamericana sobre conflicto entre leyes relativas a letras de cambio, pagarés y facturas;

b) Convención Interamericana sobre conflicto de leyes en materia de cheques;

c) Convención Interamericana sobre arbitraje comercial internacional.

72. Dicha Conferencia aprobó igualmente las tres convenciones siguientes relativas a cuestiones de derecho procesal:

a) Convención Interamericana sobre suplicatorias;

b) Convención Interamericana sobre obtención de pruebas en el extranjero;

c) Convención Interamericana sobre el régimen jurídico de las procuraciones que han de utilizarse en el extranjero.

H. INSTITUTO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DEL DERECHO PRIVADO (UNIDROIT)

Codificación progresiva de la parte general del derecho de los contratos

73. Tras haber preparado la secretaría del UNIDROIT un estudio comparado sobre el incumplimiento de contratos (U.D.P. 1973 - Etudes: L-Droit des obligations,

Doc. 4), la Junta de Gobierno, en su 52º período de sesiones, autorizó la continuación del trabajo en este terreno y decidió crear un Comité reducido de expertos que poseyeran conocimientos especiales de los diversos sistemas de *common law*, de los sistemas de derecho civil y de los sistemas de los países socialistas, y que estuvieran además directamente interesados en los problemas del comercio internacional.

74. Este Comité se reunió en Roma el 8 y el 9 de febrero de 1974 y examinó con particular atención los dos documentos preparados por la secretaría, a saber, un cuadro comparativo en el que se indicaban las disposiciones vigentes de algunas leyes y códigos uniformes sobre perfeccionamiento, validez, interpretación, cumplimiento e incumplimiento de contratos (Etudes: L-Doc. 5, UNIDROIT 1973), y una nota acerca de la labor futura del Comité en lo referente a la unificación de la parte general del derecho de los contratos dentro del marco más amplio de una codificación progresiva del derecho mercantil internacional (Etudes: L-Doc. 6, UNIDROIT 1974).

75. El Comité decidió comenzar su labor con la cuestión del perfeccionamiento de los contratos y que lo primero que debía hacer la secretaría era enviar a instituciones y personalidades calificadas una versión revisada del proyecto de texto relativo a esa cuestión, basada en el derecho uniforme del UNIDROIT, con algunas adaptaciones propuestas por el Profesor Popescu, dentro del marco de un proyecto de Código Internacional Uniforme de Comercio (U.D.P. 1972, Etudes: L-Doc. 3), junto con un cuestionario preparado por la secretaría y destinado a averiguar hasta qué punto resultaría aceptable el mencionado proyecto como futura ley uniforme en materia de perfeccionamiento de contratos internacionales en general y a obtener sugerencias para modificarlo o completarlo.

Proyecto de Convención por la que se establece una ley uniforme sobre la adquisición de buena fe de bienes muebles corporales

76. En su tercera reunión, celebrada en junio de 1974, un Comité de Expertos Gubernamentales aprobó el texto de un proyecto de ley uniforme sobre la adquisición de buena fe de bienes muebles corporales. El texto del proyecto de ley uniforme y el proyecto de convención que lo acompaña (Study XLV-Doc. 56, UNIDROIT 1974), así como un informe explicativo preparado por el Relator del Comité, Profesor J. G. Sauveplanne (Study XLV-Doc. 57, UNIDROIT 1974), han sido enviados a los gobiernos miembros del UNIDROIT, y se espera que el proyecto de convención sea sometido a la aprobación de los gobiernos en una conferencia diplomática para su adopción en un futuro próximo.

Representación comercial

77. El proyecto de convención por la que se establece una ley uniforme sobre representación comercial de carácter internacional (Etude XIX-Doc. 55, U.D.P. 1973) debe ser sometido a la aprobación de los gobiernos en una conferencia diplomática, para su adopción en un futuro próximo.

Armonización de los regímenes jurídicos relativos a la responsabilidad del transportista de mercaderías y personas - Estudio de la cláusula-oro en las convenciones internacionales en relación con el transporte

78. En el marco de este tema general, incluido con carácter prioritario en el Programa de Trabajo de la Junta de Gobierno del UNIDROIT en su 53º período de sesiones, a raíz del deseo manifestado en el Día especial de la unificación del derecho de transporte (Roma, 27 de abril de 1973), la secretaría redactó un informe y un cuestionario referentes al problema planteado por las diversas unidades monetarias (cláusulas-oro) que aparecen en las convenciones internacionales, especialmente en lo referente al transporte y la conversión de estas unidades en monedas nacionales (Etudes: LVII-Doc. 1/Rev. y Doc. 2, U.D.P. 1973). Los primeros resultados de la encuesta se hallarán en un informe provisional preparado por la secretaría del UNIDROIT (Study LVII-Doc. 3, UNIDROIT 1974).

Condición jurídica de los anfibios de sustentación neumática (especialmente los vehículos marinos, por ejemplo, aerodeslizadores y naviplanos)

79. Un Comité de Expertos Gubernamentales ha completado su primera lectura de un anteproyecto de convención sobre el registro y la nacionalidad de los vehículos de sustentación neumática. Este anteproyecto, junto con un informe explicativo preparado por la secretaría del UNIDROIT (Study LII-Doc. 7, UNIDROIT 1974), ha sido enviado a los gobiernos miembros del UNIDROIT para que formulen las observaciones que consideren pertinentes, con miras a que el Comité de Expertos Gubernamentales efectúe la segunda lectura en su segundo período de sesiones, que debería celebrarse en Roma del 3 al 8 de marzo de 1975. En tal ocasión, el Comité debería asimismo comenzar su labor relativa a la cuestión de la responsabilidad por daños causados a terceros por vehículos de sustentación neumática, sobre la base de un informe preparado por la secretaría (Study LII-Doc. 8, UNIDROIT 1975).

Transporte por vías de navegación interiores

80. El proyecto de Convención sobre el contrato de transporte de mercancías por vías de navegación interiores, preparado por la Comisión Económica para Europa sobre la base de un proyecto del UNIDROIT y que no se abrió a la firma de los gobiernos en 1960 es actualmente objeto de revisión a petición de la CEPE, por un Comité de Expertos Gubernamentales convocado por el UNIDROIT. En su tercera reunión, celebrada en Roma del 13 al 17 de enero de 1975, el Comité completó su primera lectura del proyecto de convención, y el Sr. R. Loewe, miembro de la Junta de Gobierno del UNIDROIT, preparará un texto revisado.

Contrato de hostelería

81. Sobre la base de un proyecto de texto preparado por la secretaría del UNIDROIT, un Comité de Trabajo del Instituto aprobó el texto de un anteproyecto de Convención sobre el contrato de hostelería, que junto con un informe explicativo preparado por la secretaría (Study

XII-Doc. 12, UNIDROIT 1975) será sometido a la Junta de Gobierno del UNIDROIT en su próximo período de sesiones, con miras a la convocación de un Comité de Expertos Gubernamentales.

III. ORGANIZACIONES INTERNACIONALES NO GUBERNAMENTALES

A. CAMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL (CCI)

Compraventa internacional

a) *Reglas uniformes sobre la compraventa internacional de mercaderías*

82. La CCI prosigue su contribución a la labor del Grupo de Trabajo de la CNUDMI según los métodos descritos en años anteriores.

b) *Normalización de los términos comerciales*

83. El Grupo de Trabajo sobre términos comerciales prosigue su labor en las siguientes esferas:

- i) La definición de un término comercial utilizable en el transporte aéreo sigue en estudio, y se ha enviado un cuestionario a los comités nacionales de la CCI a fin de obtener información complementaria sobre las prácticas más corrientes. Este complemento de información se ha considerado necesario en vista de que en algunas de las observaciones recibidas acerca del proyecto de término que se conocerá como "free airport", "franco aéroport" o "franco aeropuerto" se ha puesto en duda la oportunidad de definir para el transporte aéreo un término equivalente al término comercial "FOB" utilizado en el transporte marítimo.
- ii) Se han señalado a la atención de la Comisión Económica para Europa una serie de abreviaturas de tres letras para cada uno de los INCOTERMS 1953, y la CEPE recomendó su utilización tras haber introducido una pequeña enmienda (sustitución de "C & F" por "CFR")*.
- iii) El Grupo de Trabajo prosigue sus actividades en lo referente a la definición de términos comerciales adaptados al transporte combinado y en contenedores.

Pagos internacionales

a) *Letras de cambio internacionales*

84. La CCI coopera en los trabajos de la CNUDMI por intermedio del Grupo de estudio sobre pagos internacionales, de las Naciones Unidas.

b) *Créditos mercantiles bancarios (cartas de créditos documentales y garantías bancarias (contractuales y de pagos))*

85. Las actividades de la CCI en esta materia se describen en el documento A/CN.9/101.

* Véase párrafo 9 *supra*.

Arbitraje comercial internacional

86. Por iniciativa de su Tribunal de Arbitraje, la CCI ha emprendido la revisión de su Reglamento de conciliación y arbitraje, a fin de facilitar al Tribunal un reglamento moderno que le permita hacer frente al mayor número de casos que se le someten (unos 200 por año). Se ha sugerido al Comité Ejecutivo de la Cámara de Comercio Internacional que adopte el texto revisado en su reunión del 18 de marzo de 1975.

87. El Secretario General de la CCI ha enviado a la CNUDMI observaciones acerca de la oportunidad del anteproyecto de reglamento de arbitraje para uso facultativo en el arbitraje especial relacionado con el comercio internacional, de la CNUDMI.

Reglamentación internacional del transporte marítimo

a) *Revisión de las Reglas de La Haya*

88. La CCI ha participado regularmente en las reuniones del Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre reglamentación internacional del transporte marítimo, que se ocupa de la revisión de las Reglas de La Haya. Siempre que lo ha considerado oportuno, la CCI ha presentado observaciones acerca de diversos aspectos de dicha revisión. Con anterioridad a la celebración del octavo período de sesiones del Grupo de Trabajo de la CNUDMI, la CCI organizó una reunión oficiosa de los diferentes círculos y organizaciones no gubernamentales interesados, con objeto de cambiar opiniones y determinar las cuestiones en que los círculos comerciales podrían presentar una posición común.

b) *Reglas uniformes relativas al documento de transporte combinado (Folleto 273 de la CCI)*

89. La CCI procede actualmente a la revisión de sus Reglas uniformes, para que los empresarios de transportes combinados puedan utilizarlas más ampliamente. El objeto fundamental de dicha revisión es someter la responsabilidad por retrasos al sistema de "red". La publicación del texto revisado está prevista para el mes de julio de 1975.

Empresas multinacionales

90. En el período de sesiones celebrado en julio de 1974 por el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas, la Cámara de Comercio Internacional presentó sus comentarios acerca del informe del Grupo de personalidades encargado de estudiar los efectos de las corporaciones multinacionales en el proceso de desarrollo.

Responsabilidad de los productores

91. La CCI participa en calidad de observador en los trabajos del Comité de Expertos del Consejo de Europa, que se ha constituido con objeto de redactar una Convención sobre la responsabilidad de los productores. Sigue igualmente los trabajos de las Comunidades Europeas referentes a la armonización de las legislaciones de los Estados miembros en esta materia.

B. ASOCIACION DE DERECHO INTERNACIONAL (ADI)

Pagos internacionales

92. En la Conferencia de la Asociación de Derecho Internacional celebrada en 1974 en Nueva Delhi, el Comité de Derecho Monetario Internacional de la ADI examinó la cuestión de las "cláusulas valor" en la práctica contractual internacional y del régimen jurídico aplicable a las mismas.

Arbitraje comercial internacional

93. En la misma Conferencia, el Comité de arbitraje comercial internacional entre organismos controlados por gobiernos y empresas comerciales de propiedad extranjera, de la ADI, prosiguió su labor en relación con los conflictos comerciales "en que se hallan implicados gobiernos, departamentos y organismos gubernamentales u organizaciones controladas por gobiernos".

C. COMITE MARITIMO INTERNACIONAL (CMI)

Conversión de unidades oro en monedas nacionales

94. En algunas convenciones de derecho marítimo internacional concertadas por iniciativa del CMI se ha planteado el problema de la conversión de unidades oro en monedas nacionales, dado que, estrictamente hablando, no hay actualmente ningún valor monetario oficial del oro. Como éste es un problema general del derecho del transporte, también se está estudiando en el seno del UNIDROIT. Se ha expresado cierta preferencia por la sustitución de la unidad oro por un sistema de promedio ponderado de monedas (la llamada "canasta" de derechos especiales de giro) que actualmente examina el FMI. Todavía no se ha adoptado ninguna solución y prosigue el estudio.

Reglas de La Haya

95. El CMI ha constituido un Subcomité internacional para que examine la actual labor de revisión del Convenio Internacional de 1924 para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque y el Protocolo de 1968 al mismo, actualmente pendiente de estudio en el Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre reglamentación internacional del transporte marítimo. El CMI participa en los periodos de sesiones del Grupo de Trabajo en calidad de observador, y trata de que las soluciones previstas sean aceptables para los círculos directamente interesados (usuarios, porteadores y aseguradores), a fin de asegurar el éxito futuro del proyecto pendiente.

96. En la Conferencia celebrada en Hamburgo en 1974, el CMI aprobó las resoluciones conocidas con el nombre de "Recomendaciones sobre las Reglas de La Haya". En primer lugar, el CMI recomendó la inmediata ratificación del Protocolo de 1968, destacando la necesidad urgente de que se hagan extensivos al comercio internacional, y en particular a los usuarios de los servicios de transporte

marítimo, los beneficios de las reglas en él incorporadas. No obstante, el CMI estimó al mismo tiempo que era preciso introducir nuevas enmiendas en las Reglas de La Haya, además de las incluidas en el Protocolo de 1968, y expresó su opinión acerca de algunas cuestiones fundamentales, como el período de responsabilidad del porteador, las bases de la responsabilidad del mismo, la responsabilidad por demora en la entrega, la limitación de la responsabilidad y el plazo límite para la presentación de reclamaciones (prescripción).

Limitación de la responsabilidad de propietarios de buques de mar

97. Actualmente está pendiente en la OCMI la revisión de la Convención Internacional de 1957 sobre la responsabilidad de propietarios de buques de mar. La OCMI ha pedido al CMI que prepare un proyecto para modificar dicha Convención. La cuestión fue tratada en la Conferencia celebrada en Hamburgo en 1974, preparándose en consecuencia dos proyectos, uno en forma de un nuevo proyecto de convención y el otro en forma de protocolo a la convención existente. Además, la OCMI invitó al CMI a que le facilitase cifras que pudieran tomarse en consideración sobre la base de los principios contenidos en el proyecto de artículos preparado por el CMI, y en particular para estudiar la cuestión de la asegurabilidad comercial de la responsabilidad para con los reclamantes. El Presidente del Subcomité Internacional del CMI, Sr. Alex Rein (Noruega) ha preparado un informe, y la cuestión será nuevamente discutida en la reunión del Comité Jurídico de la OCMI que habrá de celebrarse del 16 al 20 de junio de 1975.

Transporte por mar de pasajeros y de su equipaje

98. En la Conferencia que celebró en Tokio en 1969, el CMI sugirió la fusión de las Convenciones internacionales de 1961 y 1967 relativas al transporte por mar de pasajeros y de su equipaje, respectivamente. Más tarde se discutió el proyecto del CMI en la OCMI, y una conferencia diplomática celebrada en Atenas en diciembre de 1974 aprobó una nueva convención internacional en la materia.

Avería gruesa

99. El CMI, en la Conferencia celebrada en Hamburgo en 1974, adoptó una nueva versión de las Reglas de York/Amberes de 1950. Las nuevas "Reglas de York/Amberes de 1974" se aplican por medio de referencias contractuales en los conocimientos de embarque y en las pólizas de fletamento desde el 1º de julio de 1974.

Transportes combinados

100. En la Conferencia celebrada en Tokio en 1969, el CMI adoptó un proyecto de convención relativo a los transportes combinados, conocido con el nombre de "Reglas de Tokio". Este proyecto fue estudiado más a fondo con el UNIDROIT, lo que dio por resultado el llamado proyecto de convención TCM (transporte combinado de mercaderías), más tarde examinado en el seno de la OCMI y

de la UNCTAD. Las "Reglas de Tokio" del CMI han sido incorporadas en los actuales documentos de transporte combinado (por ejemplo, en el conocimiento de embarque para transporte combinado de la Federación Internacional de las Asociaciones de Expedidores y Asimilados y en el "Combiconbill", aceptado este último por la Conferencia Marítima Internacional y del Báltico). También han sido aceptadas por la Cámara de Comercio Internacional en sus "Reglas uniformes relativas al documento de transporte combinado" (Folleto 273, París 1973). El CMI ha constituido un Subcomité Internacional, bajo la Presidencia del Profesor Kurt Grönfors (Suecia), para mantenerse al tanto de los nuevos acontecimientos.

Estudio de las consecuencias económicas de la redistribución de riesgos

101. El CMI y la Cámara de Comercio Internacional han iniciado un estudio conjunto de las consecuencias económicas de la redistribución de riesgos, que actualmente se concentra en torno a los efectos del cambio de la responsabilidad del porteador que actualmente prevé el proyecto de convención a una nueva convención internacional sobre el transporte de mercancías por mar sugerida por el Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo.

Arbitraje comercial internacional en asuntos marítimos

102. El CMI estudia actualmente la posibilidad de prestar asistencia en relación con la designación de árbitros en controversias de derecho marítimo, así como en la elaboración de normas de arbitraje marítimo. La labor se lleva a cabo en un Subcomité Internacional, bajo la Presidencia del Sr. Jean Warot (Francia).

Contratos de construcción de buques

103. En 1973 se inició en el CMI un estudio de los contratos de construcción de buques con objeto, en una primera etapa, de examinar los problemas legales derivados de esa clase de contratos y comparar los formularios normalizados comunes teniendo en cuenta la posibilidad de elaborar en una etapa posterior cláusulas modelo para tales contratos. La labor se lleva a cabo en un Subcomité Internacional, bajo la Presidencia del Profesor Francesco Berlingieri (Italia).

Abordaje

104. En cooperación con la Asociación de Derecho Internacional, el CMI ha iniciado un estudio de los problemas jurídicos derivados de los abordajes, y designó, como Presidente de su Grupo de Trabajo al Profesor Nicholas J. Healy. El objeto del estudio es examinar la posibilidad de llegar a un consenso internacional acerca de la ley aplicable, en particular respecto de los abordajes en alta mar, y de conseguir una mayor aceptación del Convenio internacional de 1910 para la unificación de ciertas reglas en materia de abordaje.

Responsabilidad de las terminales marítimas

105. El CMI ha iniciado un estudio de la responsabilidad de las terminales marítimas con objeto de conocer la situación actual en algunos de los puertos principales. El estudio guarda estrecha relación con la extensión del período de responsabilidad del porteador marítimo propuesto en el proyecto de convención sobre el transporte marítimo de mercancías por el Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre reglamentación internacional del transporte marítimo. También se está estudiando la cuestión desde un punto de vista más general en el seno del UNIDROIT.

D. UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES

Reglamentación internacional del transporte marítimo

106. La Unión Internacional de Seguros de Transportes ha observado con interés la labor del Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre reglamentación internacional del transporte marítimo, y sus representantes han asistido en calidad de observadores a los períodos de sesiones séptimo y octavo de ese Grupo de Trabajo.

Compraventa internacional de mercancías

107. La Unión Internacional de Seguros de Transportes también sigue muy de cerca la situación en lo que respecta a la compraventa internacional de mercancías y prosigue sus consultas con la Cámara de Comercio Internacional con miras a posibles modificaciones en el folleto 273 de esta última, titulado "Reglas uniformes para un documento de transporte combinado".

I. MEDIDAS COMPLEMENTARIAS DE LA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE LA PRESCRIPCIÓN EN LA COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERÍAS (NUEVA YORK, 20 DE MAYO A 14 DE JUNIO DE 1974)

A. Informe del Secretario General sobre la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías (A/9711)*

1. De conformidad con la resolución 3104 (XXVIII) de la Asamblea General, de 12 de diciembre de 1973, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías se celebró en la Sede de las Naciones Unidas, en Nueva York, del 20 de mayo al 14 de junio de 1974.

2. La Conferencia aprobó una Convención sobre la prescripción en materia de compraventa internacional de mercaderías (A/CONF.63/15) y un Acta Final (A/CONF.63/14 y Corr.1).

3. La Convención sobre la prescripción en materia de compraventa internacional de mercaderías estará abierta a la firma de todos los Estados hasta el 31 de diciembre de 1975, en la Sede de las Naciones Unidas. La Convención está sujeta a ratificación y quedará abierta a la adhesión de todo Estado.

* 19 de agosto de 1974.

¹ *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).

B. Resolución 3317 (XXIX), aprobada por la Asamblea General el 14 de diciembre de 1974

3317 (XXIX). *Conferencia de las Naciones Unidas sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías*

La Asamblea General,

Recordando sus resoluciones 2929 (XXVII) de 28 de noviembre de 1972 y 3104 (XXVIII) de 12 de diciembre de 1973, relativas a la convocación de una Conferencia de las Naciones Unidas sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías,

Tomando nota de que la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías se celebró en la Sede de las Naciones Unidas, del 20 de mayo al 14 de junio de 1974, y de que la Conferencia adoptó el 12 de junio de 1974, una Convención sobre la prescripción en materia de compraventa internacional de mercaderías¹,

Tomando nota asimismo de que la Convención está abierta a la firma de todos los Estados desde el 14 de junio de 1974 hasta el 31 de diciembre de 1975, de conformidad con sus disposiciones, en la Sede de las Naciones Unidas, y de que también ha quedado abierta a la adhesión, de conformidad con sus disposiciones,

Reafirmando la convicción, expresada en las resoluciones antedichas, de que la armonización y la unificación de las normas nacionales que rigen la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías contribuirían a eliminar los obstáculos para el desarrollo del comercio mundial,

Invita a todos los Estados que todavía no lo hayan hecho a que consideren la posibilidad de firmar la Convención sobre la prescripción en materia de compraventa internacional de mercaderías, de ratificarla o de adherirse a ella.

2319a. sesión plenaria

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) (documento A/CONF.63/15).

II. MATERIALES BIBLIOGRAFICOS Y LISTA DE DOCUMENTOS

A. Bibliografía de obras recientes relacionadas con la labor de la CNUDMI

1. GENERAL

- F. Enderlein, Die V. Tagung der UNCITRAL, *Recht in der Aussenwirtschaft*, 1972, Heft 10.
- F. Enderlein, Die V. Tagung der UNCITRAL, *Staat u. Recht*, 1972, Heft 10-11.
- F. Enderlein, Die VI. Tagung der UNCITRAL, *Aussenwirtschaft*, 1973, Heft 10-11.
- R. Herber, Die Arbeiten des Ausschusses der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht (UNCITRAL). *Aussenwirtschaftsdienst des Betriebs-Beraters*, 1974, p. 577.
- T. A. Menash, Uniform Law as a Means of Technical Assistance to Developing Countries, *Uniform Law Review* (1973), 24.
- K. I. MacPherson, Introduction to the principal international organisations working on private aspects of international trade law. Meeting on International Trade Law, Australian Academy of Science, Australian Government Printer, 1975, p. 1.
- UNIDROIT, General Digest of Legal Activities of International Organisations and other Institutions (Oceana Publications Inc., 1974).
- J. Vilus, United Nations Commission on International Trade Law and its relations with other international organizations active in the field of international trade law (1973) (in Serbo-Croatian, with an English summary), *Jugoslovenska Revija za Međunarodno Pravo* (1973), 254.

2. COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERIAS

- M. Alter, L'obligation de délivrance dans la vente de meubles corporels. *Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence*, Paris (1972).
- J. Bess, Vertragsaufhebung nach dem Haager einheitlichen Kaufgesetz. *Aussenwirtschaftsdienst des Betriebs-Beraters*, 1974, p. 513.
- E. J. Cohn, The defence of uncertainty: A study in the interpretation of the Uniform Law of International Sales Act 1967. *23 International and Comparative Law Quarterly* (1974), 520.
- J. Díez de Corral, La adquisición 'a non domino' de bienes muebles en el Proyecto de Ley Uniforme y comparación con el sistema español. *XXV Anuario de Derecho Civil* (1972), 1.
- O. Hartweg, Das einheitliche Kaufgesetz und der hypothetische Parteiwille. *Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht und Wirtschaftsrecht*, 1974, Bd. 138, p. 357.
- A. Heldrich, Die Haager Einheitlichen Kaufgesetze. *Neue Juristische Wochenschrift*, 1974, p. 2156.
- J. Jakubowski, Konwencja ONZ Dotycząca Przedawnienia Roszczeń Z Międzynarodowej Sprzedaży Towarów (1975), *Panstwo I Prawo* (1975), 17.
- R. Khan, Unification of the law of international sale of goods, issues and importance, *12 Indian Journal of International Law* (1972), 15.
- F. A. Mann, Einheitliches Kaufgesetz und Internationales Privatrecht. *Juristenzeitung*, 1975, p. 14.

P. E. Nygh, UNCITRAL Draft Convention on Prescription (Limitation) in the International Sale of Goods. Meeting on International Trade Law, Australian Academy of Science, Australian Government Printer, 1975, p. 13.

H. Smit, The Convention on the Limitation Period in the International Sale of Goods: UNCITRAL's First Born. *23 American Journal of Comparative Law* (1975), 337.

3. PAGOS INTERNACIONALES

- D. E. Allen, UNCITRAL Work on international negotiable instruments. Meeting on International Trade Law, Australian Academy of Science Australian Government Printer, 1975, p. 31.
- I. Meznerics, Guarantees and other securities in international trade in Questions of International Law 1970, Hungarian Branch of International Law Association (1971), 105.
- Harold S. White, The Convention on the Uniform Law of International Bills of Exchange and International Promissory Notes: a comparison to the Uniform Commercial Code (1975), *4 Georgia Journal of International and Comparative Law* (1975), 216.

4. ARBITRAJE COMERCIAL INTERNACIONAL

- I. Acebe, United Nations Arbitration Convention: implications for Nigeria, *8 Journal of World Trade Law* (1974), 420.
- C. L. Evans, International Commercial Arbitration: a comparison of legal regimes. *28 Arbitration Journal* (1973), 105.
- Sergei N. Lebedev, International Commercial Arbitration, *30 Arbitration Journal* (1975), 59.
- C. M. Schmitthoff, International commercial arbitration: documents and collected papers, Oceana Publications Inc. (1974-1975).
- S. B. Strauss, Growing consensus on international commercial arbitration (1974), *69 American Journal of International Law* (1974), 709.

5. REGLAMENTACION INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE MARITIMO

- F. Berlingieri, Studies on the Revision of the Brussels Convention on Bills of Lading (Ricera, C.N.R., 1974).
- J. Goldring, UNCITRAL revision of the Hague Rules on Bills of Lading. Meeting on International Trade Law, Australian Academy of Science, Australian Government Printer, 1975, p. 47.
- S. Zamora, Carrier liability for damages or loss to cargo in international transport, *23 American Journal of Comparative Law* (1975), 391.

6. RESPONSABILIDAD POR PRODUCTOS

- K. Sono, On the possibility of unifying the law on products liability on global level (in Japanese), *Juristoto* No. 593 (1975).

B. Lista de documentos de la CNUDMI

Documentos del octavo período de sesiones de la Comisión

<i>Título o descripción</i>	<i>Signatura del documento</i>
<i>A. Serie de distribución general</i>	
Reglamentación internacional del transporte marítimo: informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su séptimo período de sesiones (Ginebra, 30 de septiembre a 11 de octubre de 1974)	A/CN.9/96 y Add.1
Anteproyecto de reglamento de arbitraje para uso facultativo en el arbitraje especial relacionado con el comercio internacional (Reglamento de arbitraje de la CNUDMI)	A/CN.9/97 y Add.1-4
Condiciones generales de venta y contratos tipo: informe del Secretario General	A/CN.9/98
Informe del Grupo de Trabajo sobre títulos negociables internacionales acerca de la labor de su tercer período de sesiones (Ginebra, 6 a 17 de enero de 1975)	A/CN.9/99
Informe del Grupo de Trabajo sobre la compraventa internacional de mercaderías sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones (Nueva York, 27 de enero a 7 de febrero de 1975)	A/CN.9/100
Pagos internacionales: créditos mercantiles bancarios; garantías bancarias: nota del Secretario General	A/CN.9/101 y Add.1
Pagos internacionales: garantías reales en las mercaderías: informe del Secretario General	A/CN.9/102
Responsabilidad por daños causados por productos destinados al comercio internacional u objeto de éste: informe del Secretario General	A/CN.9/103
Empresas multinacionales: informe del Secretario General	A/CN.9/104
Reglamentación internacional del transporte marítimo: informe del Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo acerca de la labor realizada en su octavo período de sesiones (Nueva York, 10 a 21 de febrero de 1975)	A/CN.9/105
Actividades en curso de las organizaciones internacionales en relación con la armonización y la unificación del derecho mercantil internacional: informe del Secretario General	A/CN.9/106
Formación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional: nota del Secretario General	A/CN.9/107
Programa provisional, anotaciones al programa provisional; calendario provisional de sesiones: nota del Secretario General	A/CN.9/108
Actas resumidas del octavo período de sesiones de la Comisión	A/CN.9/SR.151 a 172
<i>B. Serie de distribución limitada</i>	
<i>International payments; study on security interests: note by the Secretariat</i>	ST/LEG/11*
<i>C. Serie de distribución reservada</i>	
Simposio sobre derecho mercantil internacional	A/CN.9/VIII/CRP.2
Labor futura: tipos de interés legales para las letras de cambios y los pagarés, así como para los cheques: nota de la delegación de Austria	A/CN.9/VIII/CRP.3
Proyecto de carta del Presidente de la CNUDMI al Presidente de la Comisión de Empresas Transnacionales	A/CN.9/VIII/CRP.4
<i>D. Serie informativa</i>	
Lista de participantes	A/CN.9/INF.7 y Add.1
Grupo de Trabajo sobre la compraventa internacional de mercaderías, sexto período de sesiones	
<i>A. Documentos de trabajo</i>	
Observaciones y propuestas de los representantes sobre el texto revisado de las disposiciones de la Ley Uniforme sobre la compraventa internacional de mercaderías aprobadas o aplazadas para examen ulterior por el Grupo de Trabajo en sus cinco primeros períodos de sesiones	A/CN.9/WG.2/WP.20

* En inglés solamente.

<i>Título o descripción</i>	<i>Signatura del documento</i>
Informe del Secretario General y adiciones: Cuestiones pendientes con respecto al texto revisado de una Ley Uniforme sobre la compraventa internacional de mercaderías	A/CN.9/WG.2/WP.21 y Add.1-2
B. Serie de distribución reservada	
Lista de participantes	A/CN.9/WG.2/VI/INF.1
Programa provisional	A/CN.9/WG.2/L.2
Francia: propuesta para sustituir el artículo 10 de la LUCI revisada	A/CN.9/WG.2/VI/CRP.1
Cámara de Comercio Internacional (CCI): propuesta para sustituir el artículo 10 de la LUCI revisada	A/CN.9/WG.2/VI/CRP.2
Propuesta del Grupo de Trabajo II: inciso a) del párrafo 1 del artículo 2 del texto revisado de la LUCI	A/CN.9/WG.2/VI/CRP.3
Cámara de Comercio Internacional: comentarios	A/CN.9/WG.2/VI/CRP.4
Noruega: Propuesta para revisar los artículos 42 3) y 71 2) de la LUCI revisada	A/CN.9/WG.2/VI/CRP.5
Propuesta por el Grupo de Trabajo III: sustitución del artículo 9 de la LUCI revisada	A/CN.9/WG.2/VI/CRP.6
Propuesta del Grupo de Trabajo VII: sustitución del artículo 42 2) de la LUCI revisada	A/CN.9/WG.2/VI/CRP.7
Propuestas del Grupo de Trabajo I: modificaciones que se deben hacer en el texto revisado de la LUCI como resultado de la adopción de una "convención integrada"	A/CN.9/WG.2/VI/CRP.8
Propuesta por el Grupo de Trabajo IV: sustitución del artículo 10 de la LUCI revisada	A/CN.9/WG.2/VI/CRP.9
Propuesta del Grupo de Trabajo VI: revisión del artículo 39 de la LUCI revisada	A/CN.9/WG.2/VI/CRP.10
Propuesta del Grupo de Trabajo V: sustitución del artículo 20 de la LUCI revisada	A/CN.9/WG.2/VI/CRP.11
Noruega: propuesta para sustituir el artículo 2 1) de la LUCI revisada	A/CN.9/WG.2/VI/CRP.12
Propuestas del Grupo de Trabajo VIII: revisión de los artículos 44, 44 bis y 72 ter de la LUCI revisada	A/CN.9/WG.2/VI/CRP.13

**Grupo de Trabajo sobre títulos negociables internacionales,
tercer período de sesiones**

A. Documentos de trabajo

Programa provisional	A/CN.9/WG.IV/WP.4
----------------------------	-------------------

B. Serie de distribución reservada

Proyecto de Ley Uniforme sobre letras de cambio internacionales y pagarés internacionales; texto revisado de los artículos 5 9), 6 y 12 a 41	A/CN.9/WG.IV/CRP.3
Opiniones expresadas por instituciones bancarias sobre algunas cuestiones relativas al proyecto de ley uniforme sobre letras de cambio internacionales y pagarés internacionales: nota de la Secretaría	A/CN.9/WG.IV/CRP.6
Proyecto de Ley Uniforme sobre letras de cambio internacionales y pagarés internacionales: texto revisado del artículo 7	A/CN.9/WG.IV/CRP.7

**Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional
del transporte marítimo, séptimo y octavo períodos de sesiones**

A. Documentos de trabajo

Séptimo período de sesiones

Respuestas al tercer cuestionario sobre conocimientos de embarque presentadas por los Gobiernos y organizaciones internacionales para su examen por el Grupo de Trabajo	A/CN.9/WG.III/L.2 y Add.1-2
Programa provisional y anotaciones	A/CN.9/WG.III/L.3
Memorando sobre la estructura de un posible nuevo convenio sobre el transporte de mercancías por mar, presentado por Noruega ...	A/CN.9/WG.III/WP.15

<i>Título o descripción</i>	<i>Signatura del documento</i>
Compilación revisada de proyectos de disposiciones sobre la responsabilidad del porteador	A/CN.9/WG.III/WP.16
Cuarto informe del Secretario General sobre responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque	A/CN.9/WG.III/WP.17, vol. I y Corr.1, y vol. II
<i>Octavo período de sesiones</i>	
Programa provisional	A/CN.9/WG.III/L.4/Rev.1
Texto preliminar de un proyecto de convenio sobre la responsabilidad del porteador marítimo; nota de la Secretaría	A/CN.9/WG.III/WP.19
<i>B. Serie de distribución reservada</i>	
<i>Séptimo período de sesiones</i>	
Observaciones de la Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril, Berna	A/CN.9/WG.III(VII)/CRP.1
Propuesta de la delegación de Francia; definición del conocimiento de embarque	A/CN.9/WG.III(VII)/CRP.2
Propuesta de la delegación de la República Federal de Alemania: artículo IV-B (1 c)	A/CN.9/WG.III(VII)/CRP.3
Propuesta de la delegación de Francia: cartas de garantía	A/CN.9/WG.III(VII)/CRP.4
Propuesta de refundición del proyecto de disposición K que se reproduce en el volumen I y los proyectos de propuesta B y C que se reproducen en el volumen II, presentada por la delegación de Noruega	A/CN.9/WG.III(VII)/CRP.6
Propuesta de la delegación de Noruega: accidente nuclear: nuevo artículo	A/CN.9/WG.III(VII)/CRP.7
Informe del grupo de redacción	A/CN.9/WG.III(VII)/CRP.8 y Add.1-3
<i>Octavo período de sesiones</i>	
Propuesta para proyecto de disposición (artículo III-A) presentado por la delegación del Japón	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.1
Nota relativa a determinados textos establecidos por el Grupo de Trabajo en su séptimo período de sesiones presentada por la Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril, de Berna	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.2
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte: comentario sobre cuestiones que no se resolvieron en el séptimo período de sesiones	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.3
Observaciones del Comité Marítimo Internacional (CMI): artículo 5 del texto preliminar del proyecto de convenio	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.4
Propuesta del representante de la India	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.5
Propuesta del representante de Noruega	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.6
Texto propuesto por el representante de Francia	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.7
Mercancías peligrosas: propuesta de la delegación de Polonia	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.8
Proyecto de disposiciones sobre la responsabilidad del cargador; propuesta presentada por la delegación de Polonia	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.9
Artículo 12 bis: proyecto de artículo propuesto por el representante de Francia	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.10
Artículo 12 bis: propuesta de la República Federal de Alemania	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.11
Artículo 12 bis: borrador de propuesta presentado por la delegación del Japón	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.12
Disposiciones relativas a las mercancías peligrosas: propuesta del representante de los Estados Unidos de América	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.13
Avería gruesa (artículo 24): propuesta del representante del Reino Unido	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.14
Avería gruesa (artículo 24): propuesta del representante de los Estados Unidos de América	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.15
Artículo 5, párrafo 6: proyecto de artículo propuesto por el representante de Francia	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.16
Propuestas de Noruega sobre cuestiones de fondo para la segunda lectura	A/CN.9/WG.III(VIII)/CRP.17

INDICE

INTRODUCCION	Página vii
--------------------	---------------

Primera parte. Informes de la Comisión sobre sus períodos de sesiones anuales; observaciones y decisiones sobre los mismos

I. SEPTIMO PERIODO DE SESIONES (1974): OBSERVACIONES Y DECISIONES RELACIONADAS CON EL INFORME DE LA COMISION	
A. Pasajes del informe de la Junta de Comercio y Desarrollo: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 12 de septiembre de 1973 a 13 de septiembre de 1974 (A/9615/Rev.1)	3
B. Asamblea General: informe de la Sexta Comisión (A/9920)	3
C. Resolución 3316 (XXIX), aprobada por la Asamblea General el 14 de diciembre de 1974	7
II. OCTAVO PERIODO DE SESIONES (1975)	
A. Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su octavo período de sesiones (Ginebra, 1° a 17 de abril de 1975) (A/10017)	9
B. Lista de documentos pertinentes no reproducidos en el presente volumen ...	47

Segunda parte. Estudios e informes sobre cuestiones concretas

I. COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERIAS	
1. Informe del Grupo de Trabajo sobre la compraventa internacional de mercaderías acerca de la labor realizada en su sexto período de sesiones (Nueva York, 27 de enero a 7 de febrero de 1975) (A/CN.9/100)	51
2. Texto revisado de la Convención sobre la Compraventa Internacional de Mercaderías aprobado o diferido para ulterior examen por el Grupo de Trabajo sobre la compraventa internacional de mercaderías durante sus seis primeros períodos de sesiones (A/CN.9/100, anexo I)	66
3. Texto de las observaciones y propuestas de los representantes sobre el texto revisado de las disposiciones de una Ley Uniforme sobre la compraventa internacional de mercaderías aprobadas o aplazadas para examen ulterior por el Grupo de Trabajo en sus cinco primeros períodos de sesiones (A/CN.9/100, anexo II)	75
4. Informe del Secretario General: cuestiones pendientes con respecto al texto revisado de una Ley Uniforme sobre la compraventa internacional de mercaderías (A/CN.9/100, anexo III)	95
5. Informe del Secretario General (adición): cuestiones pendientes con respecto al texto revisado de una Ley Uniforme sobre la compraventa internacional de mercaderías (A/CN.9/100, anexo IV)	121
6. Informe del Secretario General: condiciones generales de venta y contratos tipo (A/CN.9/98)	125
7. Lista de documentos pertinentes no reproducidos en el presente volumen ...	131

II. PAGOS INTERNACIONALES

Página

1. Informe del Grupo de Trabajo sobre títulos negociables internacionales acerca de la labor de su tercer período de sesiones (Ginebra, 6 a 17 de enero de 1975) (A/CN.9/99)	133
2. Nota de la Secretaría: conveniencia de preparar reglas uniformes aplicables a los cheques internacionales (A/CN.9/WG.IV/CRP.5)	149
3. Nota del Secretario General: créditos mercantiles bancarios: garantías bancarias (A/CN.9/101)	150
4. Informe del Secretario General: análisis de las observaciones recibidas con respecto a los "Usos y prácticas uniformes en materia de créditos documentarios (1962)" y su revisión por la Cámara de Comercio Internacional (A/CN.9/101/Add.1)	157
5. Informe del Secretario General: garantías reales en las mercaderías (A/CN.9/102)	175
6. Lista de documentos pertinentes no reproducidos en el presente volumen . . .	178

III. ARBITRAJE COMERCIAL INTERNACIONAL

1. Informe del Secretario General: anteproyecto de reglamento de arbitraje para uso facultativo en el arbitraje especial relacionado con el comercio internacional (Reglamento de arbitraje de la CNUDMI) (A/CN.9/97)	179
2. Informe del Secretario General (adición): observaciones al anteproyecto de reglamento de arbitraje para uso facultativo en el arbitraje especial relacionado con el comercio internacional (Reglamento de arbitraje de la CNUDMI) (A/CN.9/97/Add.1)	198
3. Informe del Secretario General (adición): modificaciones que se han sugerido al anteproyecto de reglamento de arbitraje para uso facultativo en el arbitraje especial relacionado con el comercio internacional (Reglamento de arbitraje de la CNUDMI) (A/CN.9/97/Add.2)	200
4. Informe del Secretario General (adición): observaciones al anteproyecto de reglamento de arbitraje para uso facultativo en el arbitraje especial relacionado con el comercio internacional (Reglamento de arbitraje de la CNUDMI) (A/CN.9/97/Add.3)	202
5. Informe del Secretario General (adición): observaciones al anteproyecto de reglamento de arbitraje para uso facultativo en el arbitraje especial relacionado con el comercio internacional (Reglamento de arbitraje de la CNUDMI) (A/CN.9/97/Add.4)	204

IV. REGLAMENTACION INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE MARITIMO

1. Informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su séptimo período de sesiones (Ginebra, del 30 de septiembre al 11 de octubre de 1974) (A/CN.9/96)	205
2. Cuarto informe del Secretario General sobre responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque (A/CN.9/96/Add.1)	223
3. Informe del Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo acerca de la labor realizada en su octavo período de sesiones (Nueva York, 10 a 21 de febrero de 1975) (A/CN.9/105)	245
4. Proyecto de Convenio sobre el transporte marítimo de mercancías (A/CN.9/105/anexo I)	270
5. Lista de documentos pertinentes no reproducidos en el presente volumen . . .	278

	<i>Página</i>
V. RESPONSABILIDAD POR DAÑOS CAUSADOS POR PRODUCTOS DESTINADOS AL COMERCIO INTERNACIONAL U OBJETO DE ESTE	
Informe del Secretario General (A/CN.9/103)	281
VI. EMPRESAS MULTINACIONALES	
Informe del Secretario General (A/CN.9/104)	301
VII. FORMACION Y ASISTENCIA	
Nota del Secretario General sobre formación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional (A/CN.9/107)	307
VIII. ACTIVIDADES DE OTRAS ORGANIZACIONES	
Informe del Secretario General sobre actividades en curso de las organizaciones internacionales en relación con la armonización y la unificación del derecho mercantil internacional (A/CN.9/106)	311

Tercera parte. Anexos

I. MEDIDAS COMPLEMENTARIAS DE LA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE LA PRESCRIPCIÓN EN LA COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERÍAS (NUEVA YORK, 20 DE MAYO A 14 DE JUNIO DE 1974)	
A. Informe del Secretario General sobre la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías (A/9711)	325
B. Resolución 3317 (XXIX), aprobada por la Asamblea General el 14 de diciembre de 1974	325
II. MATERIALES BIBLIOGRAFICOS Y LISTA DE DOCUMENTOS	
A. Bibliografía de obras recientes relacionadas con la labor de la CNUDMI	326
B. Lista de documentos de la CNUDMI	327