



Asamblea General

Distr. general
7 de octubre de 2002
Español
Original: inglés

Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional

36º período de sesiones

Viena, 30 de junio a 11 de julio de 2003

Informe del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) sobre la labor de su décimo período de sesiones (Viena, 16 a 20 de septiembre de 2002)

Índice

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
I. Introducción	1-23	2
II. Deliberaciones y decisiones	24-124	7
A. Debate general	25-28	8
B. Examen de los proyectos de artículo	29-124	9
1. Proyecto de artículo 6 (Responsabilidad del porteador)	29-105	9
(a) Apartado 6.1.1	30-34	15
(b) Apartado 6.1.2	35-37	16
(c) Apartado 6.1.3	38-45	17
(d) Apartado 6.1.4	46-56	19
(e) Párrafo 6.2	57-62	22
(f) Párrafo 6.3	63-64	23
(g) Párrafo 6.4	65-70	24
(h) Párrafo 6.5	71-75	26
(i) Párrafo 6.6	76-80	27
(j) Párrafo 6.7	81-85	29
(k) Párrafo 6.8	86-92	30
(l) Párrafo 6.9	93-100	31
(m) Párrafo 6.10	101-105	34
2. Proyecto de artículo 9 (Flete)	106-124	34
(a) Párrafo 9.4	108-114	35
(b) Párrafo 9.5	115-124	36

Anexos

I. Observaciones del representante de la Cámara Naviera Internacional y del Consejo Marítimo Internacional y del Báltico sobre el alcance del proyecto de instrumento	40
II. Observaciones del representante del Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización	41



I. Introducción

1. En su 29º período de sesiones, celebrado en 1996¹, la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) estudió una propuesta de que incluyera en su programa de trabajo un examen de las prácticas y leyes actuales en materia de transporte marítimo internacional de mercancías, con miras a determinar la necesidad de elaborar normas uniformes en aquellos ámbitos en que no existieran dichas normas y a fin de lograr una mayor uniformidad en las leyes².
2. En aquel período de sesiones se dijo a la Comisión que las leyes nacionales y los convenios internacionales existentes dejaban importantes lagunas sobre diversas cuestiones que representaban un obstáculo para la libre circulación de mercancías y aumentaban el costo de las operaciones. El empleo creciente de medios electrónicos de comunicación en el transporte de mercancías agravaba aun más las consecuencias de esas leyes fragmentarias y dispares y hacía sentir también la necesidad de elaborar disposiciones uniformes que regularan las cuestiones concretas que planteaba la utilización de las nuevas tecnologías³.
3. En ese período de sesiones, la Comisión decidió que la Secretaría reuniera información, ideas y opiniones sobre los problemas que surgían en la práctica, así como sobre las posibles soluciones al respecto, con miras a presentar posteriormente un informe a la Comisión. Se convino en que para recoger toda esa información deberían consultarse muy diversas fuentes, no sólo los gobiernos, sino también las organizaciones internacionales que representaban a los sectores comerciales del ramo de los transportes marítimos de mercancías, tales como el Comité Marítimo Internacional (CMI), la Cámara de Comercio Internacional (CCI), la Unión Internacional de Seguros de Transporte, la Federación Internacional de Asociaciones de Expedidores de Carga, la Cámara Naviera Internacional y la Asociación Internacional de Puertos⁴.
4. En su 31º período de sesiones, celebrado en 1998, se declaró ante la Comisión, en nombre del CMI, que éste acogía con beneplácito la invitación a que cooperara con la Secretaría para recabar opiniones de los sectores interesados en el transporte internacional de mercancías y para preparar un análisis de esa información.
5. En el 32º período de sesiones de la Comisión, celebrado en 1999, se comunicó en nombre del CMI que se había pedido a un grupo de trabajo del CMI que preparara un estudio sobre una amplia variedad de cuestiones relativas al derecho internacional del transporte con miras a determinar los aspectos en que se requería unificación o armonización por parte de los sectores comerciales interesados⁵.
6. En ese período de sesiones se informó también a la Comisión de que el grupo de trabajo del CMI había enviado un cuestionario a todas las organizaciones miembros del CMI representativas de un gran número de ordenamientos jurídicos. El objetivo del CMI, una vez recibidas las respuestas al cuestionario, consistía en

¹ *Documentos Oficiales de la Asamblea General, quincuagésimo primer período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/51/17).*

² *Ibid.*, párr. 210.

³ *Ibid.*, párr. 211.

⁴ *Ibid.*, párr. 215.

⁵ *Ibid.*, *quincuagésimo cuarto período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/54/17)*, párr. 413.

crear un subcomité internacional que se encargara de analizar los datos y sentar las bases de la labor futura de armonización del régimen del transporte internacional de mercancías. El CMI aseguró a la Comisión que le brindaría su asistencia para la preparación de un instrumento de armonización universalmente aceptable⁶.

7. En su 33° período de sesiones, celebrado en 2000, la Comisión tuvo a su disposición un informe del Secretario General sobre la posible labor futura en materia de derecho del transporte (A/CN.9/476), en el que se consignaba el desarrollo de la labor que llevaba a cabo el CMI en colaboración con la Secretaría. También se le presentó verbalmente un informe en nombre del CMI. En colaboración con la Secretaría, el grupo de trabajo del CMI había iniciado una investigación basada en un cuestionario dirigido a las organizaciones integrantes del CMI que abarcaba diferentes ordenamientos jurídicos. También se señaló que, al mismo tiempo, se había celebrado una serie de mesas redondas con objeto de determinar la naturaleza de la labor futura con organizaciones internacionales que representaban a diversos sectores comerciales. En esas reuniones se puso de manifiesto que el apoyo de esos sectores al proyecto y su interés por éste no habían disminuido.

8. El 6 de julio de 2000, en el contexto del 33° período de sesiones de la Comisión, se celebró en Nueva York un coloquio sobre el derecho del transporte, organizado conjuntamente por la Secretaría y el CMI. El coloquio tuvo por objeto reunir ideas y las opiniones de los expertos sobre los problemas que se planteaban en el transporte internacional de mercancías, en particular en materia de transporte marítimo, y determinar cuestiones relativas al derecho del transporte que la Comisión pudiera considerar dignas de examen en el futuro y, en la medida de lo posible, sugerir soluciones.

9. En el curso del coloquio, la mayoría de los oradores reconocieron que las normas de derecho interno y los convenios internacionales vigentes contenían importantes lagunas sobre cuestiones como el funcionamiento de los conocimientos de embarque y las cartas de porte marítimo, la relación de esos documentos de transporte con los derechos y obligaciones entre el vendedor y el comprador de las mercancías y la posición jurídica de las entidades que financiaban a una de las partes en el contrato de transporte. En general hubo consenso en que, debido a los cambios que habían traído consigo el desarrollo de los transportes multimodales y el comercio electrónico, era necesario reformar el régimen jurídico del transporte con objeto de regular todos los contratos de transporte, tanto si se aplicaban a una o más modalidades de transporte como si se celebraban de forma electrónica o por escrito. Entre las cuestiones que se plantearon para tener en cuenta en el proceso de reforma figuraban las de formular definiciones más exactas de las funciones, responsabilidades, derechos y obligaciones de todas las partes interesadas y enunciar con más claridad cuándo se suponía que se perfeccionaba la entrega, las normas para regular los casos en que no quedaba claro en qué etapa de la operación de transporte se había perdido o dañado la carga, las disposiciones o el régimen de responsabilidad aplicables, así como los límites financieros de responsabilidad, y la incorporación de disposiciones encaminadas a prevenir el empleo fraudulento de los conocimientos de embarque.

⁶ *Ibid.*, párr. 415.

10. En su 34º período de sesiones, celebrado en 2001, la Comisión tuvo a su disposición un informe del Secretario General (A/CN.9/497) que había sido preparado atendiendo a la solicitud de la Comisión⁷.

11. En ese informe se resumían las opiniones y sugerencias emanadas hasta ese momento de las deliberaciones del Subcomité Internacional del CMI. No se presentaron los detalles de las posibles soluciones legislativas porque el Subcomité los estaba estudiando. El informe tenía por objeto ayudar a la Comisión a determinar los aspectos principales y el alcance de las posibles soluciones y decidir de qué manera deseaba proceder al respecto. Entre las cuestiones consignadas en el informe para regular en el futuro instrumento figuraban las siguientes: el ámbito de aplicación del instrumento, el período de responsabilidad del porteador, las obligaciones del porteador, la responsabilidad del porteador, las obligaciones del cargador, los documentos de transporte, el flete, la entrega al consignatario, el derecho de supervisión de las partes interesadas en la carga durante el transporte, la transferencia de derechos sobre mercancías, la parte que tenía derecho a interponer una demanda contra un porteador, y el plazo límite para tal demanda.

12. En el informe se sugería que las consultas celebradas por la Secretaría en cumplimiento del mandato que le encomendó la Comisión en 1996 indicaban que ya se podía iniciar la preparación de un instrumento internacional, posiblemente de la categoría de un tratado internacional, encaminado a modernizar el derecho del transporte teniendo en cuenta los últimos adelantos tecnológicos como el comercio electrónico, y a solucionar los problemas jurídicos del transporte marítimo internacional de mercancías determinados por la Comisión. El CMI estaba progresando en la elaboración de posibles soluciones legislativas, y para diciembre de 2001 se esperaba haber preparado un texto preliminar con proyectos de posibles soluciones, conjuntamente con opciones y comentarios, para un futuro instrumento legislativo.

13. Tras un debate, la Comisión decidió establecer un grupo de trabajo que se denominaría “Grupo de Trabajo sobre el Derecho del Transporte” para que examinara el proyecto. Se esperaba que la Secretaría preparara para el Grupo de Trabajo un documento de trabajo preliminar que contuviera proyectos de posibles soluciones para un futuro instrumento legislativo, con variantes y observaciones, que estaba a cargo del CMI.

14. En cuanto al alcance de la labor, tras algún debate la Comisión decidió que en el documento de trabajo que se presentara al Grupo de Trabajo se trataran cuestiones relacionadas con la responsabilidad. La Comisión decidió también que las deliberaciones del Grupo de Trabajo abarcaran en un principio las operaciones de transporte de puerto a puerto; no obstante, el Grupo de Trabajo tendría libertad para estudiar si sería conveniente y viable ocuparse también de las operaciones de transporte de puerta a puerta, o de determinados aspectos de esas operaciones y, según los resultados de esos estudios, recomendar a la Comisión una ampliación apropiada del mandato del Grupo de Trabajo. Se indicó que debían tenerse cuidadosamente en cuenta también las soluciones incorporadas en el Convenio de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional (Viena, 1991). Se convino asimismo en que la labor se llevase a cabo en estrecha colaboración con organizaciones

⁷ *Ibid.*, quincuagésimo sexto período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/56/17), párrs. 319 a 345.

intergubernamentales interesadas en el tema del derecho de transporte (como la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), la Comisión Económica para Europa (CEPE) y otras comisiones regionales de las Naciones Unidas y la Organización de los Estados Americanos (OEA)), así como con organizaciones no gubernamentales internacionales.

15. En su 35º período de sesiones, celebrado en Nueva York en junio de 2002, la Comisión tuvo a su disposición el informe del noveno período de sesiones del Grupo de Trabajo sobre el Derecho del Transporte, celebrado en Nueva York del 15 al 26 de abril de 2002, durante el cual se inició el examen del proyecto (A/CN.9/510). En ese período de sesiones, el Grupo de Trabajo emprendió un examen preliminar de las disposiciones del proyecto de instrumento sobre derecho del transporte que figuraba en el anexo de la nota de la Secretaría (A/CN.9/WG.III/WP.21). El Grupo de Trabajo también tuvo a su disposición las observaciones preparadas por la CEPE y la UNCTAD, que se reproducían en el anexo de la nota de la Secretaría (A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1). Por falta de tiempo, el Grupo de Trabajo no concluyó su examen del proyecto de instrumento, que se ultimaré en su décimo período de sesiones. La Comisión señaló que se había pedido a la Secretaría que preparara disposiciones revisadas del proyecto de instrumento basándose en las deliberaciones y decisiones del Grupo de Trabajo (A/CN.9/510, párr. 21). La Comisión expresó su reconocimiento al Grupo de Trabajo por la labor que ya había realizado⁸.

16. La Comisión observó que el Grupo de Trabajo, consciente del mandato que le había encomendado la Comisión⁹ (y en particular del hecho de que la Comisión había decidido que el Grupo de Trabajo estudiara inicialmente las operaciones de transporte de puerto a puerto, pero que tenía libertad para estudiar si sería conveniente y factible tratar de abordar también las operaciones de transporte de puerta a puerta, o ciertos aspectos de esas operaciones), había adoptado el criterio de que sería conveniente incluir también en sus debates las operaciones de puerta a puerta y abordar esas operaciones formulando un régimen que resolviera todo conflicto entre el proyecto de instrumento y las disposiciones que rigieran el transporte terrestre en los casos en que el transporte marítimo fuera complementado por uno o más tramos terrestres (las consideraciones del Grupo de Trabajo sobre la cuestión del alcance del proyecto de instrumento figuran expuestas en los párrafos 26 a 32 del documento A/CN.9/510). Se señaló asimismo que el Grupo de Trabajo consideraba útil continuar sus deliberaciones sobre el proyecto de instrumento asumiendo provisionalmente que abarcaría las operaciones de transporte de puerta a puerta. Por consiguiente, el Grupo de Trabajo había pedido a la Comisión que aprobara este enfoque (A/CN.9/510, párr. 32).

17. Con respecto al alcance del proyecto de instrumento, varias delegaciones se declararon firmemente partidarias de dicha hipótesis de trabajo conforme a la cual el proyecto de instrumento abarcaría las operaciones de transporte de puerta a puerta. Se señaló que la armonización del régimen legal de los transportes de puerta a puerta era una necesidad práctica, habida cuenta de que cada vez eran más frecuentes las situaciones en que los transportes (en particular los transportes de mercancías en contenedores) se regían por contratos de puerta a puerta. Si bien no hubo objeciones frente a esta ampliación del alcance del proyecto de instrumento, se

⁸ *Ibid.*, quincuagésimo séptimo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/57/17), párr. 222.

⁹ *Ibid.*, quincuagésimo sexto período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/56/17), párr. 345.

opinó en general que, para continuar sus deliberaciones, el Grupo de Trabajo debía recabar la participación de organizaciones internacionales como la Unión Internacional de Transportes por Carretera, la Organización Intergubernamental para el Transporte Internacional por Ferrocarril (OTIF) y de otras organizaciones internacionales que se ocupaban del transporte terrestre. Se invitó al Grupo de Trabajo a que examinara los peligros que podía entrañar el hecho de hacer extensivas las reglas del transporte marítimo al transporte terrestre, y a que, al elaborar el proyecto de instrumento, tuviera en cuenta las necesidades concretas del transporte terrestre. La Comisión invitó también a los Estados miembros y observadores a incluir a expertos en transporte terrestre en las delegaciones que participaran en las deliberaciones del Grupo de Trabajo. Además, la Comisión invitó al Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) y al Grupo de Trabajo IV (Comercio Electrónico) a que coordinaran sus trabajos en lo relativo a la documentación de transporte desmaterializada, es decir, electrónica. Si bien se convino en general en que el proyecto de instrumento previera mecanismos apropiados para evitar posibles conflictos entre el proyecto de instrumento y otros instrumentos multilaterales (en particular los instrumentos que contenían reglas imperativas aplicables a los transportes terrestres), se expresó la opinión de que el hecho de evitar esos conflictos no sería suficiente para garantizar una amplia aceptación del proyecto de instrumento, a menos que éste previera disposiciones de fondo en que se establecieran reglas aceptables a la vez para el transporte marítimo y para el transporte terrestre. Se invitó al Grupo de Trabajo a estudiar la posibilidad de que el proyecto de instrumento previera conjuntos de reglas separados pero vinculados entre sí (algunas de cuyas reglas pudieran ser de carácter facultativo) para el transporte marítimo y el transporte por carretera. Tras un debate, la Comisión aprobó la hipótesis de trabajo de que el proyecto de instrumento abordara las operaciones de transporte de puerta a puerta, a reserva de que se reexaminara el ámbito de aplicación del proyecto de instrumento una vez que el Grupo de Trabajo hubiera estudiado las disposiciones de fondo del proyecto de instrumento y hubiera adoptado una concepción más completa de su funcionamiento en un contexto de puerta a puerta¹⁰.

18. El Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), integrado por todos los Estados Miembros de la Comisión, celebró su décimo período de sesiones en Viena del 16 al 20 de septiembre de 2002. Asistieron al período de sesiones representantes de los siguientes Estados Miembros del Grupo de Trabajo: Alemania, Argentina, Austria, Brasil, Camerún, Canadá, China, Colombia, España, Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Francia, India, Irán (República Islámica del), Italia, Japón, Kenia, Lituania, México, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Rumania, Singapur, Sudán, Suecia y Tailandia.

19. También asistieron observadores de los siguientes Estados: Argelia, Australia, Dinamarca, Eslovaquia, Filipinas, Finlandia, Ghana, Grecia, Jamahiriya Árabe Libia, Kuwait, Líbano, Noruega, los Países Bajos, Perú, República Árabe Siria, República de Corea, Senegal, Suiza, Túnez, Turquía, Ucrania y Yemen.

20. Asistieron, además, observadores de las siguientes organizaciones internacionales:

¹⁰ *Ibid.*, quincuagésimo séptimo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/57/17), párr. 224.

a) **Sistema de las Naciones Unidas:** Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), y Organización Marítima Internacional (OMI);

b) **Organizaciones intergubernamentales:** La Comisión Europea, la Organización Intergubernamental para el Transporte Internacional por Ferrocarril (OTIF) y la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE);

c) **Organizaciones no gubernamentales internacionales invitadas por la Comisión:** La Asociación Europea de Estudiantes de Derecho, la Asociación de Transporte Multimodal Internacional (IMTA), la Cámara Naviera Internacional, el Comité Internacional de Transportes Ferroviarios (CIT), el Comité Marítimo Internacional (CMI), el Consejo Marítimo Internacional del Báltico (BIMCO), la Federación Internacional de Asociaciones de Expedidores de Carga (FIATA), el Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización y el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo.

21. El Grupo de Trabajo eligió los siguientes miembros de la Mesa:

Presidente: Sr. Rafael Illescas (España)

Relator: Sr. Walter De Sá Leitão (Brasil)

22. El Grupo de Trabajo tuvo ante sí los siguientes documentos:

a) Programa provisional (A/CN.9/WG.III/WP.22);

b) Anteproyecto de instrumento sobre el transporte marítimo de mercancías: Nota de la Secretaría (A/CN.9/WG.III/WP.21);

c) Anteproyecto de instrumento sobre el transporte marítimo de mercancías: Nota de la Secretaría (A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1);

d) Propuesta del Canadá (A/CN.9/WG.III/WP.23).

23. El Grupo de Trabajo aprobó el siguiente informe:

1. Elección de la Mesa.
2. Aprobación del programa.
3. Preparación de un proyecto de instrumento sobre el derecho del transporte.
4. Otros asuntos.
5. Aprobación del informe.

II. Deliberaciones y decisiones

24. El Grupo de Trabajo prosiguió su examen de las disposiciones del proyecto de instrumento que figura en el anexo a la nota de la Secretaría (A/CN.9/WG.III/WP.21). Las deliberaciones y conclusiones del Grupo de Trabajo pueden verse reflejadas en la sección III a continuación.

A. Debate general

25. En preparación del actual período de sesiones del Grupo de Trabajo, el Gobierno del Canadá presentó una propuesta (A/CN.9/WG.III/WP.23) sobre el alcance y la estructura del proyecto de instrumento. A raíz del debate mantenido en el noveno período de sesiones del Grupo de Trabajo sobre el ámbito de aplicación del proyecto de instrumento en lo relativo al transporte de puerta a puerta o de puerto a puerto, se presentaron las tres opciones siguientes: 1) continuar trabajando sobre el proyecto de instrumento existente, pero agregar a su texto una reserva que permita a los Estados contratantes optar por aplicar o no el artículo 4.2.1 y las reglas pertinentes relativas al transporte de mercancías anterior o posterior al transporte marítimo; 2) continuar trabajando sobre el proyecto de instrumento existente, incluido el artículo 4.2.1, pero insertar, después de las palabras “disposiciones de una convención internacional”, en el artículo 4.2.1b), las palabras “o de derecho interno”; o 3) revisar el proyecto de instrumento existente agregándole sendos capítulos sobre disposiciones comunes, el transporte marítimo de mercancías (de puerto a puerto), el transporte marítimo de mercancías y otros modos de transporte anteriores o posteriores al transporte marítimo (de puerta a puerta), y las cláusulas finales y reservas, con una disposición que autorice reservas expresas sobre el capítulo del transporte de puerto a puerto y el capítulo del transporte de puerta a puerta.

26. El Grupo de Trabajo acogió con beneplácito esta contribución al debate sobre el ámbito de aplicación del proyecto de instrumento, pero puso en duda la oportunidad de celebrar un debate sobre las opciones propuestas para la estructura del proyecto de instrumento. Hubo adhesiones al parecer de que un análisis en profundidad del ámbito de aplicación resultaría prematuro, particularmente habida cuenta de que se había pedido a la Secretaría que preparara un documento de antecedentes sobre este tema para que fuera examinado en un futuro período de sesiones del Grupo de Trabajo. Se indicó que tal vez fuera prematuro examinar en profundidad la cuestión o elegir una opción, pero convendría que las variantes presentadas en la propuesta del Canadá formaran parte, junto con otras opciones posibles, del documento de antecedentes sobre el ámbito de aplicación que se presentara en un futuro período de sesiones del Grupo de Trabajo.

27. El Grupo de Trabajo decidió continuar el debate sobre la cuestión de la responsabilidad, tratada en el capítulo 6 del proyecto de instrumento, tras lo cual se examinarían las cuestiones relativas al período de responsabilidad, planteadas en el capítulo 4. El Grupo de Trabajo convino en estudiar de forma general las cuestiones del ámbito de aplicación al examinar la cuestión conexas del período de responsabilidad, tratada en el capítulo 4 (véase el párrafo 123 *infra*).

28. En un intercambio preliminar de opiniones con representantes de organizaciones internacionales dedicadas al transporte terrestre, el Grupo de Trabajo oyó observaciones del representante de la Organización Intergubernamental para el Transporte Internacional por Ferrocarril (OTIF) y del *Comité international des transports ferroviaires* (CIT), que se adhirieron a la idea de establecer normas globales que rigieran el transporte multimodal, siempre y cuando se tuvieran debidamente en cuenta las situaciones en que hubiera transporte unimodal, por ejemplo, por carretera, por ferrocarril y por vías de navegación interior. En este contexto, se expresó interés por la opción 3) de la propuesta del Canadá (para la

continuación de este intercambio de opiniones, véanse el párrafo 124 y los anexos I y II *infra*).

B. Examen de los proyectos de artículo

1. Proyecto de artículo 6 (Responsabilidad del porteador)

29. El texto del proyecto de artículo 6 examinado por el Grupo de Trabajo era el siguiente:

“6.1 Base de la responsabilidad

6.1.1 El porteador es responsable de la pérdida derivada de la pérdida de las mercancías o de los daños sufridos por éstas, así como del retraso en la entrega, si el hecho que causó la pérdida, el daño o el retraso se produjo durante el período de responsabilidad del porteador según se define en el artículo 4, a no ser que pruebe que no es culpa suya ni de ninguna otra persona mencionada en el artículo 6.3.2 a) lo que ha causado la pérdida, el daño o el retraso, o lo que ha contribuido a ello.

6.1.2 [A pesar de lo dispuesto en el artículo 6.1.1, el porteador no es responsable de la pérdida, del daño o del retraso derivados o resultantes de:

a) actos, negligencia o culpa del capitán, un marinero, el piloto u otros empleados del porteador en la navegación o en la administración del buque;

b) un incendio en el buque, a menos que haya sido causado por culpa o connivencia del porteador].

6.1.3 A pesar de lo dispuesto en el artículo 6.1.1, si el porteador demuestra que la pérdida de las mercancías o los daños sufridos por éstas o el retraso en su entrega ha sido originado por uno de los sucesos que se citan a continuación, se presumirá, a falta de prueba en contrario, que ni su culpa ni la de una parte ejecutante ha originado ni ha contribuido a originar esa pérdida, esos daños o ese retraso.

i) [Fuerza mayor], guerra, hostilidades, conflicto armado, piratería, terrorismo, motines y tumultos civiles;

ii) restricciones de cuarentena; injerencia de gobiernos, dirigentes de autoridades públicas, o particulares [incluida la injerencia por proceso jurídico o en virtud de él] o impedimentos creados por las partes actores mencionadas;

iii) acto u omisión del cargador, de la parte controladora o del consignatario;

iv) huelgas, cierre patronal, interrupción del trabajo o reducción voluntaria del ritmo laboral;

v) salvamento o tentativa de salvamento de vidas o bienes en el mar;

vi) pérdida de volumen o peso o cualquier otra pérdida o daño que se deba a calidad, defecto o tara inherentes de las mercancías;

vii) insuficiencia o estado defectuoso del embalaje o del marcado;

viii) defectos ocultos no detectables con una diligencia razonable.

ix) manipulación, carga, estibado o descarga de las mercancías por el cargador, la parte controladora o el consignatario o en su nombre;

x) actos del porteador o de una parte ejecutante de conformidad con las facultades conferidas por los artículos 5.3 y 5.5 cuando las mercancías se hayan convertido en un peligro para personas, bienes o medio ambiente o hayan sido sacrificadas;

[xi) riesgos, peligros y accidentes del mar o de otras aguas navegables;]

6.1.4 [Si la pérdida, los daños o el retraso de la entrega se deben en parte a un incidente del cual el porteador no es responsable y en parte a un incidente del cual el porteador es responsable, el porteador será responsable de toda la pérdida, de los daños o del retraso en la entrega excepto en la medida en que demuestre que una parte concreta de la pérdida ha sido originada por un incidente del cual no es responsable].

[Si la pérdida, los daños o el retraso en la entrega se deben en parte a un incidente del cual el porteador no es responsable y en parte a un incidente del cual el porteador es responsable, entonces el porteador:

a) será responsable de la pérdida, los daños o del retraso en la entrega en la medida en que la parte que recabe la indemnización por las pérdidas, los daños o el retraso demuestre que se ha debido a uno o más incidentes de los cuales es responsable el porteador; y

b) no será responsable de la pérdida, de los daños o del retraso en la entrega en la medida en que el porteador demuestre que es atribuible a uno o más incidentes respecto de los cuales el porteador no es responsable.

Si no hay factores que permitan efectuar la distribución general, entonces el porteador será responsable de la mitad de la pérdida, de los daños o del retraso en la entrega].

6.2 Cálculo de la indemnización

6.2.1 Cuando el porteador sea responsable de la pérdida de las mercancías o de los daños sufridos por éstas, la indemnización que proceda abonar se calculará con referencia al valor de dichas mercancías en el lugar y el momento de la entrega según el contrato del transporte.

6.2.2 El valor de las mercancías se fijará según su precio de intercambio o, si dicho precio no existiera, según su precio de mercado o, si no existiera el precio de intercambio del producto ni el precio del mercado, por referencia al valor normal de las mercancías del mismo tipo y de la misma calidad en el lugar de entrega.

6.2.3 En caso de pérdida o de daño de las mercancías y con excepción de lo que se dispone en el artículo 6.4, el porteador no será responsable del pago de ninguna indemnización a reserva de lo previsto en los artículos 6.2.1 y 6.2.2.

6.3 Responsabilidad de las partes ejecutantes

6.3.1 a) Una parte ejecutante queda sujeta a las obligaciones y responsabilidades impuestas al porteador en virtud del presente instrumento, y tiene derecho a ejercer los derechos y a disfrutar de las inmunidades que se reconocen al porteador en el presente instrumento i) durante el período en el que tiene la custodia de las mercancías; y ii) en cualquier otro momento, en la medida en que esté participando en el cumplimiento de cualquiera de las actividades previstas por el contrato de transporte.

b) Si el porteador conviene en asumir responsabilidades diferentes de las que recaen en él en virtud del presente instrumento, o conviene en que su responsabilidad por el retraso en la entrega, la pérdida o el daño de las mercancías o en relación con las mercancías, es superior a los límites fijados en los artículos 6.4.2, 6.6.4 y 6.7, una parte ejecutante no queda obligada por el presente acuerdo a no ser que la parte ejecutante convenga expresamente en aceptar dichas responsabilidades o dichos límites.

6.3.2 a) A reserva de lo dispuesto en el artículo 6.3.3, el porteador es responsable de los actos y omisiones:

i) de cualquier parte ejecutante; y

ii) de cualquier otra persona, con inclusión de subcontratistas y representantes de una parte ejecutante, que ejecuta o se compromete a ejecutar cualquiera de las responsabilidades del porteador en virtud del contrato de transporte, en la medida en que dicha persona actúa, directa o indirectamente, a petición del porteador o bajo la supervisión o control del porteador, como si dichos actos u omisiones fueran sus propios actos u omisiones. Un porteador es responsable en virtud de la presente disposición solamente cuando el acto o la omisión de la persona de que se trate entre en el ámbito de su contrato, empleo o mandato de representación.

b) A reserva de lo dispuesto en el artículo 6.3.3, una parte ejecutante es responsable de los actos y omisiones de cualquier persona en la que haya delegado la realización de cualquiera de las responsabilidades del porteador en virtud del contrato de transporte, incluidos sus subcontratista, empleados y representantes, como si dichos actos u omisiones fueran los suyos propios. Una parte ejecutante es responsable en virtud de la presente disposición solamente cuando el acto o la omisión de la persona de que se trate entre en el ámbito de su contrato, empleo o mandato de representación.

6.3.3 Si se entabla una acción contra una persona mencionada en el artículo 6.3.2 que no sea el porteador, dicha persona tendrá derecho a beneficiarse de las excepciones y limitaciones de responsabilidad disponibles para el porteador en virtud del presente instrumento, si prueba que ha obrado conforme a su contrato, su empleo o su mandato de representación.

6.3.4 Si más de una persona son responsables de la pérdida, de los daños o del retraso en la entrega de las mercancías, su responsabilidad será conjunta y solidaria pero únicamente hasta los límites enunciados en los artículos 6.4, 6.6 y 6.7.

6.3.5 A reserva de lo dispuesto en el artículo 6.8, la responsabilidad acumulada de todas esas personas no excederá de los límites generales de responsabilidad en virtud del presente documento.

6.4 Retraso

6.4.1 Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no se entregan en el lugar de destino estipulado en el contrato dentro del plazo que se haya convenido expresamente [o, de no haber mutuo acuerdo, dentro del plazo que sería razonable esperar de un porteador diligente, teniendo en cuenta las cláusulas del contrato, las características del transporte y las circunstancias del viaje].

6.4.2 Si el retraso en la entrega origina pérdidas que no se derivan de las pérdidas o los daños de las mercancías transportadas y que por tanto no están abarcadas por el artículo 6.2, la suma pagadera a título de indemnización por dicha pérdida queda limitada a una cantidad equivalente a [... veces el flete pagadero por las mercancías retrasadas]. La suma total pagadera en virtud de la presente disposición y del artículo 6.7.1 no excederá del límite que se fijaría en relación con el artículo 6.7.1 para la pérdida total de las mercancías de que se trate.

6.5 Desviación

a) El porteador no es responsable de la pérdida, de los daños ni del retraso en la entrega que se origine a causa de una desviación efectuada para salvar o intentar salvar una vida o bienes en el mar, o por cualquier otra desviación razonable.

b) Cuando en virtud de la legislación de un país una desviación constituya de por sí una infracción de las obligaciones del porteador, dicha infracción sólo tendrá efecto en consonancia con las disposiciones del presente instrumento.

6.6 Carga en cubierta

6.6.1 Las mercancías sólo se pueden transportar en cubierta o sobre cubierta:

i) si la legislación o las normas administrativas o los reglamentos aplicables exigen ese tipo de modalidad de transporte; o

ii) si las mercancías se transportan en contenedores o sobre contenedores en cubierta especialmente adaptadas para el transporte de dichos contenedores; o

iii) en los casos que no queden abarcados por los incisos i) o ii) del presente artículo, si el transporte en cubierta está en consonancia con el contrato de transporte, o cumple las costumbres, los usos y las prácticas del comercio, o corresponde a otros cursos o prácticas del comercio de que se trate.

6.6.2 Si las mercancías han sido transportadas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6.1 i) y iii), el porteador no es responsable de la pérdida, de los daños de dichas mercancías ni del retraso en la entrega debido a los riesgos especiales que entrañe su transporte en cubierta. Si las mercancías se transportan en cubierta o sobre cubierta de conformidad con el artículo 6.6.1 ii), el porteador es responsable de la pérdida o de los daños de dichas mercancías, o del retraso en la entrega, con arreglo a los términos del presente instrumento independientemente de que se transporten en cubierta o sobre cubierta. Si las mercancías se transportan en cubierta en casos diferentes de los permitidos en

virtud del artículo 6.6.1, el porteador es responsable, independientemente de las disposiciones del artículo 6.1, de la pérdida o de los daños de las mercancías o del retraso en la entrega que sean exclusivamente consecuencia de su transporte en cubierta.

6.6.3 Si las mercancías se han expedido de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6.6.1 iii), el hecho de que determinadas mercancías se transporten en cubierta debe hacerse constar en los datos del contrato. De lo contrario, recaerá en el porteador la carga de la prueba de que el transporte en cubierta cumple con lo estipulado en el artículo 6.6.1 iii) y, si se ha expedido un documento de transporte negociable o un fichero electrónico negociable, el porteador no tendrá derecho a invocar dicha disposición contra una tercera parte que haya adquirido de buena fe dicho documento de transporte negociable o dicho documento electrónico.

6.6.4 Si el porteador es responsable en virtud del presente artículo 6.6 de la pérdida o de los daños de las mercancías transportadas en cubierta o del retraso en su entrega, su responsabilidad queda limitada según se establece en los artículos 6.4 y 6.7; ahora bien, si el porteador y el cargador han convenido expresamente en que las mercancías se transportarían bajo cubierta, el porteador no tendrá derecho a limitar su responsabilidad por cualquier pérdida o cualquier daño de las mercancías que se deba exclusivamente al hecho de haber sido transportadas en cubierta.

6.7 Límites de la responsabilidad

6.7.1 A reserva de lo dispuesto en el artículo 6.4.2, la responsabilidad del porteador por la pérdida o el daño o en relación con la pérdida o los daños de las mercancías queda limitada a [...] unidades de cuenta por bulto u otra unidad de transporte, o a [...] unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta última cantidad es superior, excepto cuando la naturaleza y el valor de las mercancías hayan sido declarados por el cargador antes de la expedición y se hayan incluido en los datos del contrato [, o cuando el porteador y el cargador hayan convenido en una suma mayor que la cantidad de la limitación de responsabilidad fijada en el presente artículo].

6.7.2 Cuando las mercancías se transporten en un contenedor o sobre un contenedor, los bultos o unidades de transporte enumerados en los datos del contrato como bultos expedidos en dicho contenedor o encima de él, serán considerados bultos o unidades de transporte. Si no se han enumerado de la manera indicada, las mercancías que vayan en el contenedor o sobre él serán consideradas como una unidad de transporte.

6.7.3 La unidad de cuenta a que se refiere el presente artículo es el Derecho Especial de Giro tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cantidades mencionadas en el presente artículo se convertirán en la moneda nacional de un Estado según el valor de esa moneda en la fecha del fallo o en la fecha acordada por las partes. El valor, en Derechos Especiales de Giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará según el método de valoración aplicado en la fecha de que se trate por el Fondo Monetario Internacional en sus operaciones y transacciones. El valor, en Derechos Especiales de Giro, de la

moneda nacional de un Estado Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la manera que determine ese Estado.

6.8 Pérdida del derecho a limitar la responsabilidad

Ni el porteador ni ninguna de las personas mencionadas en el artículo 6.3.2 tienen derecho a limitar su responsabilidad con arreglo a los artículos [6.4.2,] 6.6.4[,] y 6.7 del presente instrumento, [o según se estipule en el contrato de transporte,] si el demandante prueba que [el retraso en la entrega de,] la pérdida o los daños de las mercancías o en relación con las mercancías han sido resultado de un acto u omisión personal de la persona que reclame un derecho de limitación efectuado con la intención de causar dicha pérdida o dicho daño, o imprudentemente y a sabiendas de que probablemente sobrevendría la pérdida, el daño o el retraso.

6.9 Notificación en caso de pérdida, daño o retraso

6.9.1 A menos que se pruebe lo contrario, se presumirá que el porteador ha entregado las mercancías según las describían los datos del contrato si no se ha dado al porteador o a la parte ejecutante que entregó las mercancías, antes del momento de la entrega o en dicho momento, o, si la pérdida o el daño no son evidentes, dentro de un plazo de tres días laborables después de la entrega de las mercancías, una notificación de pérdida o de daño de las mercancías o en relación con las mercancías, indicando la naturaleza general de dicha pérdida o de dicho daño. No se requiere dicha notificación en caso de pérdida o de daños que se hayan determinado en una inspección conjunta de las mercancías, llevada a cabo por el consignatario y el porteador o la parte ejecutante respecto de quien se haya alegado que es responsable.

6.9.2 No procede abonar indemnización alguna con arreglo al artículo 6.4 a no ser que se haya notificado la pérdida a la persona respecto de la cual se alega que corresponde la responsabilidad, dentro de un plazo de 21 días consecutivos a partir de la entrega de las mercancías.

6.9.3 Cuando la notificación mencionada en el presente capítulo se da a la parte ejecutante que entregó las mercancías, surtirá el mismo efecto que si la notificación se hubiera dado al porteador, y la notificación dada al porteador surtirá el mismo efecto que una notificación dada a la parte ejecutante que entregó las mercancías.

6.9.4 En caso de pérdida o daños efectivos o temidos, las partes en la reclamación o controversia tienen que dar todas las facilidades razonables a la otra parte para inspeccionar y tasar las mercancías.

6.10 Reclamaciones extracontractuales

Las excepciones oponibles y los límites de responsabilidad que se establecen en el presente instrumento y las responsabilidades que impone, se aplican en toda acción contra el porteador o una parte ejecutante por pérdida o daños o en relación con las mercancías amparadas por un contrato de transporte, tanto si la acción se basa en un contrato como si se trata de un daño legal extracontractual o de otro tipo.”

a) Apartado 6.1.1

30. Se puso de relieve que el proyecto de artículo 6 constituía la regla básica en materia de responsabilidad de los porteadores y que debía leerse conjuntamente con los artículos 4 y 5 (que también eran importantes en la definición de las obligaciones del porteador) y 7 del proyecto de instrumento (dado que el proyecto de artículo 6 reflejaba las disposiciones relativas a las obligaciones del cargador). Se señaló asimismo que el párrafo 6.1 contenía dos tipos de excepciones referentes a la responsabilidad del porteador enunciadas en los apartados 6.1.2 y 6.1.3. Se aclaró que aunque el porteador hubiera actuado cumpliendo las obligaciones previstas en el proyecto de artículo 5, por ejemplo, ejerciendo la debida diligencia conforme a lo previsto en el proyecto de artículo 5.4, ello no significaba necesariamente que el porteador estuviera exento de responsabilidad en virtud del artículo 6.1. No obstante, si el porteador incumplía la obligación, por ejemplo, del artículo 5.2.1 ó 5.4, ese incumplimiento constituiría una falta y la carga de la prueba recaería en el porteador, que debería demostrar que no había falta si se adujera una presunción *juris tantum*.

31. Se apoyó el contenido del apartado 6.1.1 y el requisito de responsabilidad por falta del porteador, en virtud del cual éste era responsable a menos que demostrara que la pérdida, el daño o el retraso no era culpa suya ni de ninguna otra persona mencionada en el apartado 6.3.2 a). Se observó que el apartado 6.1.1 seguía un criterio mucho más parecido al del artículo 4.2 q) de las Reglas de La Haya que al del artículo 5.1 de las Reglas de Hamburgo, en virtud del cual el porteador debía demostrar que tanto él como sus empleados o representantes tomaron todas las medidas razonablemente requeridas para evitar que se produjera el hecho y sus consecuencias. No obstante, se expresó el temor de que la referencia al “período de responsabilidad del porteador definida en el artículo 4” pudiera permitir al porteador limitar considerablemente su responsabilidad. Se expresó cierta preocupación por el hecho de que se hubiera considerado necesario apartarse del texto de las Reglas de Hamburgo. Se sugirió que se simplificara la base de la responsabilidad suprimiendo la norma de la debida diligencia y reemplazándola por la responsabilidad derivada de la utilización del buque en sí. Se indicó que la razón que justificaba la diferencia entre el texto del proyecto de instrumento y el de las Reglas de la Haya y de las Reglas de Hamburgo era la necesidad de mejorar esos textos y de prever una mayor certeza (por ejemplo, respecto del hecho de que la responsabilidad del porteador se basaba en una presunta falta, lo cual había requerido una aclaración cuyo resultado era el texto de entendimiento común que se había formulado en las Reglas de Hamburgo). En sentido contrario, se opinó que la combinación de los textos de las Reglas de La Haya y de las Reglas de Hamburgo podía aumentar la incertidumbre al no estar claro cómo se interpretaría la disposición.

32. Se afirmó que, si bien en instrumentos relativos a otros modos de transporte (como el COTIF) se había previsto un nivel superior de responsabilidad, este nivel superior no sería aceptable en el contexto del transporte marítimo. A este respecto se apoyaron los elementos complementarios del proyecto de artículo 6.1, como el proyecto de artículo 5 en que se enunciaban las obligaciones positivas del porteador. Se observó que si el proyecto de instrumento había de ser aplicado al transporte de puerta a puerta, entraría inevitablemente en conflicto con los convenios de transporte terrestre unimodal (como el COTIF y el CMR), pues ambos preveían un nivel superior de responsabilidad para el porteador. Sin embargo, se sugirió que se

redujeran esos conflictos adoptando un texto adecuado en el proyecto de artículo 6.4 y en lo relativo al porteador ejecutante. De forma más general, se expresaron dudas sobre si las reglas supletorias de responsabilidad aplicables en el transporte de puerta a puerta habían de basarse en el criterio inferior de responsabilidad en el transporte marítimo o en el criterio más estricto que se preveía en el transporte terrestre.

33. En respuesta a una pregunta referente a la relación entre los proyectos de artículo 5.2, 5.4 y 6.1.1, se señaló que si el porteador demostraba que el hecho que había causado o contribuido a la pérdida, al daño o al retraso no constituía un incumplimiento de sus obligaciones en virtud de los párrafos 2 y 4 del proyecto de artículo 5, se consideraría que no había cometido una falta.

34. Se apoyó firmemente el contenido del apartado 6.1.1. Tras el debate, el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que preparara un proyecto revisado teniendo debidamente en cuenta las opiniones expresadas y las sugerencias formuladas, así como la necesidad de coherencia entre las versiones en los distintos idiomas.

b) Apartado 6.1.2

35. Se recordó que los apartados a) y b) enunciaban las dos primeras excepciones tradicionales en cuanto a la responsabilidad del porteador, previstas en las Reglas de La Haya y en las Reglas de La Haya-Visby. Se recordó asimismo que había una considerable oposición al mantenimiento de dichas excepciones en el texto. Con respecto al apartado a), se señaló que apenas se apoyaba el elemento de “administración”, que simplemente generaba controversias sobre la diferencia entre la administración del buque y las obligaciones normales del porteador en lo relativo a la diligencia y al transporte de las mercancías. También se observó que en la versión original del Convenio de Varsovia existía una excepción similar a la responsabilidad del porteador que, ya en el año 1955, fue suprimida del régimen de responsabilidad que regía el transporte aéreo a consecuencia de los progresos registrados en las técnicas de navegación. Hubo una amplia coincidencia de pareceres en el sentido de que la eliminación de esta excepción del régimen internacional del transporte marítimo de mercancías constituiría un paso importante hacia la modernización y armonización del derecho internacional del transporte. Se puso de relieve que esa medida podía revestir una importancia esencial en el contexto del establecimiento de reglas internacionales para el transporte de puerta a puerta.

36. Varias delegaciones expresaron la opinión de que la excepción general basada en el error de navegación debía mantenerse en el texto, ya que, de ser eliminada, se produciría un cambio considerable en la posición actual relativa a la asignación de los riesgos entre el porteador y las partes interesadas en el cargamento del transporte marítimo que podría tener repercusiones económicas en la práctica de los seguros. Según una opinión similar, si bien era probablemente inevitable suprimir la excepción general basada en el error de navegación, convendría mantener el apartado a) entre corchetes, en espera de que se adoptara ulteriormente una decisión definitiva sobre lo que se entendía por “conjunto de medidas de responsabilidad” (es decir, los diversos aspectos del régimen de la responsabilidad aplicables a las diversas partes interesadas). No obstante, tras el debate, el Grupo de Trabajo decidió suprimir el apartado a).

37. El apartado b) suscitó opiniones firmes a favor de la supresión de la excepción tradicional basada en el incendio del buque. Se señaló que la excepción, en su forma actual redactada conforme a la pauta de las Reglas de La Haya y de las Reglas de La Haya-Visby, impondría al cargador una carga de la prueba excesivamente onerosa, ya que en la mayoría de los casos prácticos le resultaría imposible demostrar que el incendio había sido causado por la falta o la connivencia del porteador. En cuanto a la necesidad de prever la situación en que el incendio hubiera sido causado por el propio cargamento, se indicó que esta cuestión ya se trataba suficientemente en el contexto del apartado 6.1.3 vi) (“cualquier otra pérdida o daño que se deba a calidad, defecto o tara inherentes de las mercancías”). No obstante, se expresó también la opinión de que era preciso mantener más consultas con la industria a fin de determinar cómo repercutiría la supresión de esa excepción en el balance general de responsabilidades enunciadas en el proyecto de instrumento. Varias delegaciones también se declararon partidarias de mantener en el texto el apartado b) en su forma actual. Tras el debate, el Grupo de Trabajo no llegó a consenso sobre la supresión del apartado b) y decidió mantenerlo entre corchetes hasta que se reanudara el debate en una etapa posterior.

c) Apartado 6.1.3

38. El Grupo de Trabajo emprendió un debate general sobre el apartado 6.1.3 sin entrar a examinar cada uno de los elementos enumerados en los incisos i) a xi), que se abordarían ulteriormente después de haber debatido más detenidamente los modos en que el proyecto de instrumento podría regular las cuestiones de transporte de puerta a puerta. Se recordó que el apartado 6.1.3 se basaba en el artículo 4.2 de las Reglas de La Haya y de las Reglas de La Haya-Visby, en el que se enumeraban las situaciones en que el porteador podría quedar exonerado de responsabilidad por pérdida de las mercancías o por los daños sufridos por éstas, generalmente por el hecho de que la pérdida o los daños eran fruto de circunstancias ajenas al control del porteador. También se recordó que el apartado 6.1.3 presentaba una versión no sólo modificada sino también un poco ampliada de las excepciones previstas en las Reglas de La Haya y en las Reglas de La Haya-Visby, concretamente con la inclusión de excepciones derivadas de circunstancias que sí estaban bajo el control del porteador.

39. Varias delegaciones expresaron dudas sobre la necesidad de incluir esa lista en el proyecto de instrumento, habida cuenta del principio general enunciado en el apartado 6.1.1 en virtud del cual el criterio para la responsabilidad del porteador era su culpa. Se observó que ese catálogo no podía prever una lista exhaustiva de los incidentes que pudieran ocurrir durante el transporte y que tal vez redujeran la responsabilidad del porteador. Se señaló que en textos como las Reglas de la UNCTAD y de la CCI no figuraba tal lista y que sería más satisfactorio prever que el porteador quedara exonerado de responsabilidad en casos de fuerza mayor o de otras circunstancias inevitables e imprevisibles, en caso de daños resultantes de un defecto inherente a las mercancías, o en caso de culpa del cargador o del consignatario. No obstante, prevaleció la opinión de que si bien en algunos ordenamientos jurídicos podía ser superflua, convenía mantener esa lista en el texto, pues podía contribuir a preservar en muchos ordenamientos jurídicos la jurisprudencia existente. Se señaló que si se suprimía la lista, los jueces sin experiencia en derecho del mar podían deducir que se pretendía modificar el

derecho. Se sostuvo que, aun cuando la lista no fuera necesaria en algunos países, resultaba útil en otros y no perjudicaba a los países que no la necesitaban. Se observó asimismo que no era conveniente que el criterio seguido en el conjunto de reglas imperativas como las del proyecto de instrumento se basara tanto en la autonomía de las partes como en el caso de reglas contractuales como las de la UNCTAD y de la CCI.

40. Con respecto a la estructura de la lista, se sugirió que se racionalizara reagrupando los supuestos en que la exoneración obedecía a circunstancias bajo el control del porteador y aquellos en que las circunstancias eran ajenas al control del porteador. En ese contexto, varias delegaciones expresaron serias dudas sobre la posibilidad de que circunstancias que estuvieran bajo el control del porteador pudieran dar lugar a exoneraciones. Se sugirió también que el apartado 6.1.3 se redactara en forma de lista ilustrativa y no de disposición prescriptiva.

41. Con respecto a la forma en que el porteador podía quedar exonerado de responsabilidad, se señaló que las excepciones previstas en el apartado 6.1.3 figuraban sólo como presunciones, y no como exoneraciones como en el artículo 4.2 de las Reglas de La Haya y de La Haya-Visby. Se expresaron opiniones divergentes acerca de si convenía o no mantener las excepciones como exoneraciones de responsabilidad o acerca de si debían enunciarse únicamente como presunciones. A favor del criterio de la presunción se adujo que ciertas circunstancias constituían los típicos supuestos en que el porteador no era culpable; y que era justificable invertir la carga de la prueba cuando el porteador demostrara tales circunstancias. En cambio, a favor del mantenimiento del criterio tradicional de exoneración, se señaló que no podían darse por aplicables todos los peligros enumerados en el apartado sólo cuando el porteador no hubiera cometido una negligencia al materializarse uno de esos peligros objeto de excepción. Por ejemplo, un caso de fuerza mayor y un peligro del mar eran situaciones que se daban sin negligencia del porteador y que éste no podía haber prevenido razonablemente. No era fácil definir esas circunstancias en un régimen de “presunción” sin hacer referencia a la falta de culpa. Habría que formular nuevas definiciones que se refirieran únicamente a circunstancias externas graves que pudieran justificar una presunción (rebatible) de no responsabilidad. Ese proceso podría entrañar la pérdida de la jurisprudencia existente en algunos ordenamientos. Esos dos peligros exceptuados se habían enumerado entre corchetes debido a que no se ajustarían a un régimen basado en la presunción y parecía probable que las situaciones en que se produjera alguno de estos peligros podría resolverse fácilmente aplicando la regla básica del apartado 6.1.1. El Grupo de Trabajo aplazó la decisión final sobre si las circunstancias enumeradas en el apartado 6.1.3 se reglamentarían mediante presunciones o mediante exoneraciones, hasta que el Grupo de Trabajo hubiera examinado el contenido de cada uno de los incisos i) a xi) y hasta que se hubiera examinado más detenidamente toda la disposición. En el contexto de ese debate, se señaló que dado que las exoneraciones estaban sujetas a la prueba de la culpa del porteador, en la práctica no habría apenas diferencia entre el criterio de la presunción y el de la exoneración.

42. Se expresó preocupación por el hecho de que, en su forma actual, la parte introductoria del apartado 6.1.3 no regulaba suficientemente los casos en que el porteador demostrara la existencia de uno de los hechos enumerados en el apartado 6.3.1, pero en que al mismo tiempo hubiera indicios de que el buque no reunía las

condiciones técnicas para navegar. En tal caso, correspondería al cargador demostrar que el buque no cumplía esas condiciones. Esto se consideró incompatible con el apartado 6.1.1 y se señaló que tal vez sería preferible tratar los hechos enumerados como exoneraciones si, al mismo tiempo, se sustituían las palabras “ha sido originado por uno de los sucesos que se citan a continuación” por las palabras “ha sido originado sólo por uno de los sucesos que se citan a continuación”. También se sugirió que se suprimieran las palabras “ni ha contribuido”. Se tomó nota con interés de estas sugerencias.

43. Si bien no se debatieron los incisos i) a xi), se formularon sobre esas disposiciones varias sugerencias y se expresaron varias preocupaciones. Respecto de la redacción, se sugirió que en caso de que se decidiera mantener en el apartado 6.1.2 el supuesto de incendio del buque, se trasladara ese apartado al apartado 6.1.3. En cuanto al contenido de la disposición, se sugirió que se suprimiera la referencia a las restricciones de cuarentena. También se sugirió que, habida cuenta de la supresión del inciso 6.1.2 a), se agregara al apartado 6.1.3 un nuevo elemento basado en la “aceptación obligatoria del piloto”. Si bien recibió cierto apoyo la exoneración del porteador cuando se hubiera visto obligado a utilizar un piloto posiblemente incompetente, prevaleció la opinión de que la confianza en el piloto no debía exonerar de responsabilidad al porteador, dado que el piloto debería considerarse un asistente del porteador. Si bien era efectivamente posible que el porteador se viera obligado a aceptar un piloto u otras reglas impuestas por las autoridades portuarias, por ejemplo, en relación con la carga o la descarga obligatoria de mercancías, sería injusto hacer sufrir al cargador las consecuencias de esas obligaciones, pues el porteador, a diferencia del cargador, tenía una participación activa y mantenía el control de tales situaciones. Se señaló que la exoneración del porteador y la creación de un recurso contra el piloto o cualquier otro prestador de servicios para el porteador (se mencionaron los servicios de rompehielos) entrañaría un incumplimiento de la práctica establecida y obstaculizaría indebidamente los arreglos contractuales concertados entre el porteador y sus proveedores de servicios. Tras el debate, el Grupo de Trabajo decidió no agregar por el momento ningún otro motivo al apartado 6.1.3 por estimar que la regla general enunciada en el apartado 6.1.1 ya abordaba estas situaciones no reguladas en el apartado 6.1.3.

44. Conforme al criterio de que los hechos que no estaban bajo el control del porteador no podían dar lugar a exoneraciones, se puso en tela de juicio la conveniencia de mantener en el texto los incisos ix) y x). Se observó que el debate sobre esas cuestiones podría reanudarse en el contexto del examen detallado de los incisos i) a xi).

45. Se pidió a la Secretaría que, al redactar el futuro proyecto de disposición, tuviera en cuenta las sugerencias, opiniones y preocupaciones mencionadas.

d) Apartado 6.1.4

46. El proyecto de apartado 6.1.4 ofrecía al Grupo de Trabajo dos variantes en lo que respecta al supuesto de que concurra más de una causa a la pérdida, al daño o a la demora en la entrega. La primera variante dispone que si la pérdida, el daño o la demora en la entrega son imputables a dos hechos, siendo el porteador únicamente responsable de uno de ellos, el porteador responderá no obstante de la pérdida total,

salvo en la medida en que pruebe que dicha pérdida sea imputable a un hecho del que él no sea responsable. La segunda variante dice que cuando la pérdida, el daño o la demora en la entrega sean imputables a más de un hecho, siendo el porteador responsable únicamente de uno de ellos, el porteador y la parte que demande ser resarcida de esa pérdida compartirán la carga de demostrar cuál fue la causa de la pérdida. La segunda variante ofrece asimismo una disposición supletoria para el supuesto poco frecuente de que no se consiga probar satisfactoriamente la responsabilidad, al disponer, para el dicho supuesto, que las partes deberán compartir dicha pérdida por partes iguales.

47. El Grupo de Trabajo examinó tanto el contenido como la forma de una y otra variante, centrandó sus intervenciones sobre cuestiones generales de política legal.

48. Si bien, según diversos pareceres, ambas opciones eran aceptables, al ser irrelevantes las diferencias entre una y otra, se expresó también firme apoyo en pro de la primera variante del apartado 6.1.4. Se observó que la primera variante era clara y precisa y hacía plenamente responsable al porteador, pero dejándole abierta la posibilidad de probar que no era responsable del hecho causante de la pérdida, del daño o de la demora en la entrega.

49. Ahora bien, hubo asimismo fuerte oposición a la primera variante. Se dijo que uno de los problemas que podría suscitar la primera variante era sin duda grave. Si bien esta variante se inspiraba en el artículo 5.7 de las Reglas de Hamburgo, se sugirió que funcionaría de distinto modo, debido a la presunción de ausencia de culpa por parte del porteador enunciada en el apartado 6.1.3 del proyecto de instrumento, lo que podría dar lugar a incertidumbre en cuanto a la interacción entre los proyectos de artículo 5 y 6.

50. Se observó que la segunda variante resolvía mejor la situación en todo supuesto en que más de una causa concurría a la pérdida, siendo el porteador únicamente responsable de una de ellas. Por ejemplo, si la pérdida era imputable tanto a defectos en el embalaje como a una manipulación inadecuada de las mercancías, la primera de las dos variantes ofrecidas hacía recaer sobre el porteador la totalidad de la carga de la prueba respecto a la distribución efectiva de la culpa por la pérdida sufrida entre una y otra causa concurrente. En cambio, la segunda variante disponía que ambas partes habrían de compartir la carga de la prueba.

51. Se arguyó además que la segunda variante era preferible, dada la decisión del Grupo de Trabajo de eliminar el error de navegación de la lista de exenciones enunciada en el apartado 6.1.2 a). En la mayoría de los supuestos de pérdida, se alegaría algún error de navegación como causa contributiva de la pérdida, y el porteador tendría dificultades en probar que no fue así. Conforme a la segunda variante, de alegarse que hubo error de navegación, el propietario de las mercancías habría de probar que ese error fue causa de la pérdida y en qué medida, y en el supuesto en que no fuera posible determinar la causa, la pérdida habría de ser compartida por igual entre una y otra parte. Por ello, lo esencial de la segunda variante radicaba en su distribución entre las partes de la carga de la prueba.

52. Sin embargo, se observó que la segunda variante adoptaba un criterio simplista para resolver el supuesto de que no fuera posible probar la distribución completa de la responsabilidad, obligando en ese supuesto al porteador a responder de la mitad de la pérdida. Se expresó inquietud de que la regla básica relativa a la carga de la prueba había sido ya enunciada en los apartados 6.1.1, 6.1.2 y 6.1.3, y que la

segunda variante del apartado 6.1.4 parecía invertir dicho régimen. Se indicó que no había equivalente alguno de la segunda variante en el derecho interno o en el derecho internacional actual del transporte de mercancías por mar, y que esa regla modificaría básicamente la distribución del riesgo entre el porteador y los propietarios de las mercancías. Si bien los partidarios de la segunda variante reconocieron que este texto desplazaba la carga de la prueba a favor del porteador, se dijo que esta política resultaría particularmente apropiada a la luz de la supresión de la excepción por error de navegación.

53. En relación con el examen del apartado 6.1.4 se suscitó en el Grupo de Trabajo la cuestión de las obligaciones de índole básica o suprema (*overriding*). Se citó el ejemplo de que concurrieran como causas de la pérdida algún vicio inherente a las mercancías y la falta de navegabilidad del buque. Se sugirió que hasta que se aclarara en el artículo 5.4 del proyecto de instrumento si la obligación de navegabilidad del buque era una obligación básica o suprema del porteador, sería imposible atribuir las causas de la pérdida. Se expresaron pareceres contrarios, en pro de que se mantuviera el apartado 6.1.4 a fin de no tener que abordar cuestiones relativas al principio o régimen peculiar de las obligaciones básicas o supremas, dado que en muchos ordenamientos ese principio o régimen especial era desconocido. Según otra opinión, cabía poner en duda que el apartado 6.1.4 eliminaba la doctrina de las obligaciones supremas. Si no era así, habría que indicarlo claramente en el apartado 6.1.4, por ejemplo, insertando al principio las palabras “sin perjuicio de lo dispuesto en el proyecto de artículo 5.1.4”.

54. Si bien algunas delegaciones cuestionaron la necesidad de prever un texto especial para resolver la cuestión de la responsabilidad compartida o de la causa concurrente, se opinó en general que la distribución de la responsabilidad era una cuestión importante que debería ser resuelta en el proyecto de instrumento. Se insistió en que en la mayoría de los convenios relativos al transporte contenían una cláusula relativa a la distribución de la responsabilidad cuando la pérdida fuera imputable a causas concurrentes. Se observó también que el régimen actual de las causas concurrentes imponía una carga excesiva de la prueba sobre el porteador al obligarle a probar que una parte de la pérdida era imputable a algún hecho del que el porteador no fuera responsable. Si bien cabía encontrar soluciones intermedias para aligerar esa carga, la preparación del presente texto ofrecía la oportunidad de unificar la solución de esta cuestión. Se sugirió, no obstante, que la solución ofrecida en una y otra variante del actual del apartado 6.1.4 adolecía de cierta rigidez.

55. Se señalaron otras dificultades de redacción en las dos variantes del apartado 6.1.4. Se habló de la índole ambigua del término “hecho” (“*event*” en el texto inglés e “incidente” en la versión española), y se preguntó si se refería únicamente a “causa”, y si cabía limitar su alcance a la lista de presunciones enunciadas en el apartado 6.1.3. Se sugirió que se siguiera estudiando la cuestión suscitada la distribución de la responsabilidad en todo supuesto de pérdidas imputables a causas concurrentes.

56. La primera variante del apartado 6.1.4 fue la que obtuvo apoyo más firme del Grupo de Trabajo, por lo que se decidió mantener esa variante en el proyecto de instrumento a fin de proseguir las deliberaciones al respecto en una etapa ulterior. Sin embargo, el Grupo de Trabajo decidió mantener la segunda variante en una nota

o en las observaciones relativas al proyecto de texto con miras a poder reexaminarla en una etapa ulterior.

e) Párrafo 6.2

57. Se recordó que el párrafo 6.2 definía el alcance y la cuantía de la indemnización pagadera y que la demora era tratada por separado en el párrafo 6.4. Se recordó también que esa disposición se había preparado con la intención de aclarar que los daños habían de ser calculados en función de su valor en el punto de llegada (“*arrived value*”), que había de ser entendido como el valor de las mercancías en el lugar de su entrega. Se observó que ese era el criterio habitualmente seguido para calcular la indemnización en el contexto de los seguros marítimos. Se dijo, en respuesta, que al menos en el territorio de una jurisdicción, la indemnización se calculaba en función del valor de las mercancías en el lugar donde el porteador las recibiera y que en algunos ordenamientos se aplicaban reglamentos imperativos al respecto que incluían al flete y otros gastos, incurridos en el curso de la operación de transporte, en la suma pagadera por concepto de indemnización. Se sugirió que se tuvieran en cuenta esas diferencias al reformular el texto, particularmente si el proyecto de instrumento iba a ser aplicable al transporte de puerta a puerta. Hubo acuerdo general de que, si el instrumento fuera a ser aplicable al transporte de puerta a puerta, sería necesario determinar si procedía o no incluir los derechos de aduana y otros gastos conexos en la indemnización pagadera. Se dijo que, en algunas jurisdicciones no solía incluirse los gastos de aduana en la valoración de las mercancías. El Grupo de Trabajo convino en que, pese a toda divergencia de criterio acerca del momento en que había de efectuarse la valoración de las mercancías, era importante que el proyecto de instrumento enunciara una disposición por la que se normalizara el método de cálculo de la indemnización.

58. Se planteó la cuestión de si el párrafo 6.2 tenía por objeto excluir toda pérdida que no pudiera determinarse en la valoración normal de las mercancías, efectuada conforme a lo enunciado en el párrafo 6.2, como por ejemplo, las pérdidas indirectas o consecuenciales. Se sugirió que la cuestión de si los daños indirectos debían o no ser reflejados en la indemnización pagadera era una cuestión que dependía de la intención de las partes interesadas. Se explicó, en la respuesta, que la intención del CMI al preparar el proyecto había sido la de reproducir el régimen previsto a este respecto por las Reglas de la Haya-Visby.

59. Otra inquietud fue la de que, si bien el párrafo 6.2 parecía fijar un tope máximo a la suma resarcible por concepto de daños, no enunciaba el factor condicionante, que sí se enunciaba en las Reglas de la Haya-Visby, por el que se autorizaba al cargador a declarar el valor de las mercancías en el conocimiento de embarque. Se respaldó el parecer de que debería tenerse en cuenta la intención de las partes, consignada en el contrato de transporte, al calcular la indemnización,

60. Se observó que el párrafo 6.2 se ocupaba del alcance de la indemnización tratándolo por separado de los límites de la responsabilidad, regulados en el párrafo 6.7, mientras que el párrafo IV.5 de las Reglas de la Haya-Visby se ocupaba de ambas cuestiones a la vez. Se dijo que no había ninguna razón especial para introducir esa separación, por lo que cabría combinar el texto de los párrafos 6.2 y 6.7 en todo proyecto ulterior de este texto. Se expresó cierta inquietud a este respecto sobre la interacción eventual entre los párrafos 6.2 y 6.7, particularmente

por la intención aparente de este último párrafo de limitar la indemnización, excluyendo de ella todo daño indirecto.

61. Se sugirió hacer una remisión en el artículo 6.2 al artículo 4 que se ocupaba del período de responsabilidad, haciéndolo extensivo hasta el lugar de la entrega. Se dijo que tal vez se habría de revisar el método de cálculo de la indemnización, si se decidía que el instrumento iba a ser aplicable al transporte de puerta a puerta.

62. Se sugirió que se revisara el párrafo 6.2 para hacerlo aplicable a toda pérdida o daño no referido directamente a las mercancías, supuesto que podría darse en particular si el instrumento iba a ser aplicable al transporte de puerta a puerta. También se sugirió que, para que la redacción del texto fuera equilibrada, se elaboraran disposiciones paralelas para el cálculo de los daños con respecto a la responsabilidad del cargador. El Grupo de Trabajo convino en que cabría revisar el proyecto de artículo 6.2 a fin de tener en cuenta las inquietudes expresadas, particularmente en el supuesto de que el proyecto de instrumento fuera a ser aplicable al transporte de puerta a puerta.

f) Párrafo 6.3

63. Se señaló que el párrafo 6.3 tenía en cuenta que el porteador contractual tal vez no ejecutara la totalidad o una parte del contrato de transporte. Esta disposición tenía así en cuenta la posible intervención de “partes ejecutantes”, es decir terceros que de hecho se encargaban de efectuar total o parcialmente el transporte, y se les imponía responsabilidad al respecto. Se dijo además que, mientras que el porteador contractual respondía a lo largo de todo el contrato de transporte, la responsabilidad de la parte ejecutante quedaba limitada al período durante el cual las mercancías obraran bajo su custodia, o a al período de su participación efectiva en una de las actividades u operaciones previstas en el contrato de transporte. Si bien se expresó el parecer de que el examen de este párrafo debería aplazarse hasta que se hubiera precisado el alcance del proyecto de instrumento, se convino en que este examen preliminar podría ser útil aun cuando el párrafo hubiera de revisarse tan pronto como se hubiera determinado el alcance del proyecto de instrumento. Se opinó en general en que este párrafo era conveniente, al reconocerse en su texto la realidad de la intervención eventual de una o más partes ejecutantes, lo que serviría de amparo al cargador y a toda parte eventualmente ejecutante, cuya responsabilidad se vería limitada con arreglo a los criterios enunciados en el inciso a) del apartado 6.3.1.

64. Se expresó cierta inquietud respecto de que esta regla se ocupara de la parte ejecutante, creando un derecho a demandar directamente a una parte en la operación de transporte con la que los propietarios de la carga no mantuvieran relación contractual alguna. Se argumentó fuertemente contra esta innovación que podía dar lugar a graves problemas en la práctica. Se expresó desacuerdo respecto de la declaración enunciada en el párrafo 94 del documento A/CN.9/WG.III/WP.21 de que no cabía demandar daños extracontractuales o civiles frente a una parte ejecutante. Se adujo, a este respecto, que la responsabilidad de una parte ejecutante por todo daño extracontractual o civil era un asunto de derecho interno que el presente instrumento no intentaba abordar. Se observó asimismo que no se indicaban claramente las condiciones en las que se exigiría responsabilidad a la parte ejecutante. Se dijo que aun cuando pareciera que la pérdida o daño había de ser “localizada” o imputada a una operación de la parte ejecutante (es decir, que dicha

pérdida o daño hubiera ocurrido en un momento en el que las mercancías estuvieran bajo la custodia de la parte ejecutante), no se indicaba claramente por cuenta de quién correría la carga de la prueba a este respecto. Se sugirió que el texto podía también entenderse en el sentido de exigir que la parte ejecutante había de probar que la pérdida o daño ocurrió en un momento en que las mercancías no estaban bajo su custodia. Se sugirió además que, si bien el apartado 6.3.4 imponía una responsabilidad mancomunada y solidaria, no indicaba cuál sería la vía de recurso o de repetición entre las partes. Ello era particularmente grave al no existir necesariamente una relación contractual entre las partes interesadas. Por todo ello, se sugirió que se suprimiera el párrafo 6.3 y la definición de “parte ejecutante” en el proyecto de artículo 1 o, al menos, que se aclarara su significado a fin de restringir su alcance al porteador ejecutante que se encargara “materialmente” de alguna operación. Se expresó apoyo por limitar el alcance del párrafo 6.3 a todo porteador que efectuara “materialmente” alguna operación. Se sugirió a este respecto suprimir en el inciso 6.3.2 a) ii) las palabras “o se compromete a ejecutar”. Sin embargo, hubo firme apoyo por que se retuviera el párrafo 6.3, por enunciarse en él una disposición esencial. Se convino en que se retuviera el párrafo 6.3, a reserva de que se revisara su texto para tener en cuenta las inquietudes expresadas y de que se estudiara la conveniencia de introducir algún otro cambio si el instrumento fuera finalmente a ser aplicable al transporte de puerta a puerta.

g) Párrafo 6.4

65. El Grupo de Trabajo escuchó el parecer de que si bien la disposición relativa al retraso constituía una novedad respecto, al menos, de las Reglas de La Haya y las Reglas de La Haya-Visby, el retraso había sido no obstante tratado en las Reglas de Hamburgo y en cierto número de instrumentos de rango contractual relativos al derecho del transporte, tales como las Reglas UNCTAD/CCI y el conocimiento de embarque de la FIATA. Se sugirió que sería apropiado tratar esta cuestión en el proyecto de instrumento. Si bien se reconoció que el factor temporal no era tan crucial en el transporte marítimo como en otras formas de transporte, se reconoció igualmente que, si se estipulaba alguna consideración temporal en un marco contractual marítimo, convendría armonizar la normativa legal aplicable en vez de dejarlo al arbitrio del derecho interno como se hacía en las Reglas de La Haya y de La Haya-Visby. En pro de que se incluyera una disposición relativa al retraso se dijo que se estaba dando mayor importancia al factor temporal del transporte marítimo particularmente en el comercio marítimo de corta distancia. Se dijo, en contra del anterior parecer, que el factor temporal era menos importante en el contexto marítimo, por lo que el retraso o la demora no debería dar lugar a un incumplimiento del contrato, conforme a lo previsto en el párrafo 6.4.

66. Prevaleció el parecer de que convenía incluir una disposición relativa al retraso en el proyecto de instrumento. Respecto del contenido del párrafo, se observó que la disposición constaba, por así decir, de dos miembros, en el primero se reconocía que el retraso era una cuestión que se dejaba al arbitrio de la autonomía contractual, y en el segundo (el texto entre corchetes) se ofrecía una regla supletoria a la que se acudiría en el supuesto de que el contrato no hubiera estipulado nada al respecto. Se dijo que el primer miembro de la disposición cumplía una función aclaratoria al permitir que las partes ajustaran al alza ciertos límites cuantitativos, opción que podía quedar asimismo reflejada en la cuantía del flete. Se expresó apoyo en favor del primer miembro del apartado 6.4.1 y por que se reconociera en

términos latos que la cuestión de la duración y la demora en el transporte marítimo era un asunto comercial que quedaría al arbitrio de la autonomía contractual de las partes. Se expresó cierto apoyo por el parecer de que la demora en el transporte debería dejarse al arbitrio exclusivo de la autonomía contractual de las partes. Por ello, se sugirió suprimir la segunda parte del apartado 6.4.1.

67. Hubo más oposición a la segunda parte del apartado 6.4.1, que facultaba al tribunal para dictaminar que había habido retraso o demora en la entrega si no se efectuaba la entrega dentro del plazo que se juzgara razonable para que un porteador diligente la efectuara, al tiempo que admitía la presentación de pruebas basadas en las expectativas normales del comercio y en la vía de transporte utilizada. Se dijo que el segundo miembro de ese apartado era demasiado vago en su remisión a lo que sería razonable para determinar si había habido retraso y que carecía de toda utilidad para el transporte moderno. Se dijo también que dado que se había suprimido, en el proyecto de instrumento, la excepción basada en el error de navegación (véase el párrafo 36 *supra*), una disposición general relativa al retraso, como la enunciada en el segundo miembro del párrafo 6.4 impondría una carga excesiva sobre el porteador. Se dijo, en respuesta, que, si el retraso era imputable a causas que estuvieran fuera del control del porteador tales como la presencia de hielo o tormentas, el porteador podría ampararse en lo dispuesto en el apartado 6.1.1. Prevalció el parecer en el Grupo de Trabajo de que convendría retener una disposición conforme a la de la segunda parte del apartado 6.4.1 en el proyecto de instrumento, dado que el omitirla daría excesiva rigidez a la formulación de la regla sobre el retraso. Se señaló, a ese respecto, que casi todos los convenios internacionales sobre derecho del transporte contenían reglas sobre la responsabilidad incurrida por retraso o demora. Prevalció el parecer de que la formulación actual resultaba equilibrada gracias a que la referencia a las expectativas “razonables”, de lo que cabía esperar de un porteador diligente, amparaba adecuadamente al cargador. Se sugirió, no obstante, que tal vez habría de explicitarse algo más el término “razonable” y que convendría reexaminar el texto de la segunda parte del apartado una vez que se hubiera decidido el alcance del proyecto de instrumento.

68. Se observó que un aspecto no previsto en el párrafo 6.4, pero sí en algunos otros convenios de derecho del transporte, era la ficción legal de que tras cierta demora, se daría por perdidas las mercancías no entregadas. Hubo cierto apoyo por incorporar esa ficción al proyecto de instrumento. Pero se expresó fuerte oposición a que se incluyera dicha cláusula, particularmente respecto de los países en desarrollo en los que a menudo no existía la posibilidad de seleccionar al porteador. Tras deliberar al respecto, y a la luz de las inquietudes expresadas respecto de la inclusión de esta disposición, se convino en que este tema debería ser objeto de ulterior consideración a la luz de las prácticas y necesidades del transporte marítimo.

69. Respecto del apartado 6.4.2, se observó que esta disposición se ocupaba de la suma pagadera por pérdidas imputables al retraso, pero no de la indemnización debida por pérdida o daño de las mercancías. Se dijo que puesto que el valor de las mercancías sólo era pertinente para el cálculo de la indemnización por su pérdida o daño, la limitación de la responsabilidad por retraso en su entrega debería hacer referencia al importe del flete. Se expresaron diversos pareceres respecto al límite aplicable en virtud de esta disposición, que oscilaba entre el importe del flete a una

suma equivalente a cuatro veces el flete pagadero por las mercancías retrasadas. Se expresó el parecer de que este punto debería dejarse al arbitrio del derecho interno. Se expresó también la opinión de que la suma convenida como límite de la responsabilidad debería ser de índole imperativa para evitar el riesgo de que se introdujeran en los contratos cláusulas normalizadas por las que se limitara la responsabilidad del porteador por debajo de la cuantía especificada en el apartado 6.4.2. Se dijo que el Grupo de Trabajo debería considerar también cómo funcionaría esta disposición en el marco del límite general de la responsabilidad enunciado en el párrafo 6.7. Se decidió volver a reconsiderar la cuestión tan pronto como se hubiera resuelto todo lo relativo a la responsabilidad en el marco del proyecto de instrumento y se hubiera determinado el alcance del futuro instrumento.

70. Tras deliberar al respecto, el Grupo de Trabajo convino en mantener el texto actual del párrafo 6.4 para seguirlo examinando en una etapa ulterior.

h) Párrafo 6.5

71. Se explicó que el párrafo 6.5 relativo al desvío había sido incorporado al proyecto de instrumento con miras a modernizar esta esfera del derecho marítimo. En derecho marítimo tradicional, el desvío suponía un incumplimiento del contrato, por razón del cual el porteador podía perder todos los beneficios que le reportara normalmente el régimen legal aplicable. El párrafo 6.5 tenía por objeto reflejar una política por virtud de la cual el desvío estaría justificado si se efectuaba en aras de salvar alguna vida o ciertos bienes en el mar, o cuando ese desvío fuera por algún otro motivo razonable. El texto del apartado 6.5 b) tenía por objeto armonizar el régimen aplicable al desvío en aquellos países cuyo derecho interno lo consideraba como un incumplimiento del contrato y alinear la interpretación de la normativa interna aplicable con lo dispuesto al respecto en el proyecto de instrumento. Se recordó, además, que el párrafo 6.8 del proyecto de instrumento contenía una disposición relativa a la pérdida del derecho a limitar la responsabilidad en un supuesto de incumplimiento básico del contrato.

72. La incorporación de una disposición relativa al desvío al proyecto de instrumento obtuvo notable apoyo. Se observó que el desvío efectuado por el porteador a fin de salvar bienes en el mar difería del supuesto de un desvío efectuado por salvar una vida, y que el porteador debería tener que responder de toda demora imputable a que hubiera desviado el buque para salvar bienes, particularmente cuando ese desvío hubiera sido negociado por un precio. Pero se observó también que en ocasiones resultaría difícil distinguir entre un desvío efectuado por salvar una vida y un desvío efectuado para salvar bienes. Se sugirió que se introdujera algún texto en el proyecto de artículo que permitiera destinar toda compensación monetaria obtenida por los bienes salvados a la indemnización de las pérdidas ocasionadas por el retraso. Respecto a la redacción del párrafo 6.5 se sugirió que tal vez convendría sustituir el término utilizado para traducir “*deviation*” en la versión española por “desvío” y en francés por “*déroutement*”.

73. Se sugirió insertar en el apartado 6.5 a), a continuación de las palabras “que se origine a causa de” el texto “un desvío autorizado por el cargador o de (un desvío efectuado para)”. Se expresó, asimismo, inquietud por el significado del texto “o por cualquier otra desviación razonable” al final del apartado 6.5 a), y se recomendó aclarar este texto o suprimirlo, dado que no todos los países lo interpretarían de

forma uniforme. Se dijo también, sin embargo, que sería difícil prever las circunstancias exactas de cada desvío que hubiera de efectuarse, por lo que toda precisión del lenguaje empleado al respecto limitaría el alcance de la disposición. Se dijo que se encontraban a menudo cláusulas pormenorizadas sobre modificación de la ruta del buque en los conocimientos de embarque y se preguntó por ello si no sería posible que las partes interesadas definieran en su contrato lo que entendían por “desvío razonable”. Se dijo, en aclaración, que el concepto de “desvío razonable” era una noción de derecho general, introducida ya hace algún tiempo, que no había dado lugar a demasiados problemas de interpretación y que el desvío había de entenderse como un desvío de lo estipulado en el contrato, y no como un término que se definiera de común acuerdo. El Grupo de Trabajo fue asimismo informado de que el desvío para salvar vidas y bienes en el mar era un principio de derecho internacional público previsto para prestar asistencia a otro buque en peligro, pero que no se refería al supuesto de lo que había de hacerse cuando el propio buque estuviera en peligro.

74. Se señaló que el apartado 6.5 b) era innecesario a resultas de lo dispuesto en los tratados de derecho internacional del mar, por lo que debería suprimirse. Ahora bien, el apartado 6.5 b) obtuvo amplio apoyo, y fue en general elogiado como una confirmación de la primacía del derecho internacional sobre el derecho interno a este respecto.

75. El Grupo de Trabajo decidió retener el párrafo 6.5 en su totalidad, y pidió a la Secretaría que tuviera en cuenta al formular el futuro proyecto de disposición, las opiniones, sugerencias e inquietudes que se habían expresado al respecto.

i) Párrafo 6.6

76. El Grupo de Trabajo fue informado de que se había incluido el párrafo 6.6 en el proyecto de instrumento a fin de prever el supuesto de la carga sobre cubierta que estaría por ello mismo expuesta a mayor peligro y riesgo que si estuviera estibada en el interior del buque. Se observó asimismo que en algunos ordenamientos, el colocar la carga sobre cubierta sin acuerdo previo constituía un incumplimiento básico del contrato o un “cuasi desvío”. Además, solo cabía transportar razonablemente sobre cubierta cierto tipo de mercancías, por lo que respecto de ciertos tipos de mercancía, su transporte sobre cubierta se había convertido en la norma o práctica habitual. En respuesta a una pregunta relativa a cómo había de entenderse el que las mercancías fueran transportadas “sobre” contenedores, se explicó que ese texto tenía por objeto reflejar el posible empleo de contenedores planos, conforme se indica en la definición del párrafo 1.4 dada al respecto en el proyecto de instrumento.

77. Se observó que el apartado 6.6.1 preveía tres supuestos en los que las mercancías podrían ser transportadas sobre cubierta: cuando fuera requerido por el derecho aplicable o por normas o reglamentos de derecho administrativo; cuando las mercancías se transportaban en contenedores o sobre contenedores colocados sobre cubiertas especialmente equipadas para el transporte de dichos contenedores; o cuando se hiciera a tenor de lo estipulado en el contrato de transporte o de conformidad con ciertos usos, costumbres o prácticas del comercio. Se explicó que el apartado 6.6.2 disponía que cuando las mercancías se transportaran en cubierta de conformidad con lo dispuesto en el apartado 6.6.1, el porteador no sería responsable

de ninguna pérdida, daño o demora imputable directamente al mayor riesgo que supone el transporte de la mercancía sobre cubierta. Se aclaró además que el apartado 6.6.3 indicaba que la colocación de la carga sobre cubierta pudiera haberse efectuado no sólo en interés del porteador, sino también interés de alguna de las partes en un contrato de compraventa, en cuyo caso ese pormenor debería ser claramente indicado en la documentación relativa al contrato. Se dijo asimismo que el apartado 6.6.4 enunciaba las consecuencias de toda pérdida o daño ocasionado a la carga sobre cubierta.

78. Se explicó que aproximadamente un 65% de la capacidad de un buque para transportar contenedores se encontraba sobre cubierta, por lo que por razones de funcionalidad era importante que se diera a todo porteador de contenedores la flexibilidad operativa requerida para decidir dónde había de transportar los contenedores. Se observó, no obstante, a este respecto que a falta de instrucciones precisas, la decisión de si la carga había de ir sobre cubierta o bajo cubierta era asunto que no podía dejarse enteramente a la discrecionalidad del porteador, si se tenían en cuenta algunas otras de sus obligaciones como la de obrar con la diligencia debida respecto de la carga, que se enunciaba en el apartado 5.2.1.

79. Se expresó firme apoyo en pro del contenido y la estructura del párrafo 6.6. Se elogió esta disposición por su adecuada distribución de la responsabilidad de conformidad con el principio de la autonomía contractual de las partes, con la salvedad de que convendría aclarar ciertos términos y de que, en su forma actual, el artículo resultaba demasiado largo y complejo. Se preguntó si en el supuesto de buques especialmente equipados para el transporte de contenedores, mencionados en el inciso 6.6.1 ii), no sería probable que en algunos casos el cargador y el porteador hubieran determinado cuando el transporte había de efectuarse sobre cubierta o bajo cubierta. Se explicó que esos buques especialmente equipados no constituían una novedad, y que el principio reflejado en el inciso 6.6.1 ii) tenía por objeto facultar al porteador para elegir si la carga habría de ir sobre cubierta o bajo cubierta. Se expresaron ciertas inquietudes respecto a la posibilidad de que el apartado 6.6.2 alterara el régimen de la carga de la prueba, dado que el porteador habría de probar que gozaba de alguna exoneración en virtud del apartado 6.6.1, o que el daño no era exclusivamente imputable a su transporte sobre cubierta. Se explicó, en respuesta, que de conformidad con el apartado 6.6.2, si la carga iba injustificadamente sobre cubierta, el porteador sería responsable de toda pérdida imputable a su transporte sobre cubierta, con independencia de si el daño efectivo era o no imputable a alguna falta del porteador, es decir, sería aplicable un régimen de responsabilidad estricta o absoluta. Se sugirió que la expresión “de lo contrario” en la segunda oración del apartado 6.6.3 exigía que el cargador probara que las mercancías habían sido expedidas conforme a lo dispuesto en el inciso 6.6.1 iii). Se pidió que se aclarara cuál sería la atribución de la carga de la prueba en virtud de lo dispuesto en el apartado 6.6.3. Se observó, en respuesta, que la atribución de la carga de la prueba en el apartado 6.6.3 no se hacía en función del daño, sino en función de lo estipulado contractualmente respecto del transporte sobre cubierta. Se sugirió, además, que el texto “sean exclusivamente consecuencia de su transporte en cubierta” al final del apartado 6.6.2 resultaba impreciso, por suceder muy pocas veces que el daño o la pérdida fueran imputables a una sola causa. Como posible remedio se sugirió emplear la palabra “únicamente” tomada del artículo 9.3 de las Reglas de Hamburgo, o de lo contrario, colocar la palabra “exclusivamente” entre corchetes. Se preguntó asimismo si debería hacerse alguna referencia a los

contenedores en el apartado 6.6.4. Se sugirió que los límites de la responsabilidad previstos en el proyecto de instrumento deberían ser de índole imperativa, sin excepción alguna, pero se observó, en respuesta, que el apartado 6.6.4 sólo preveía una ruptura del límite de la responsabilidad en el supuesto de que se hubiera incumplido intencionalmente el contrato en lo relativo a la colocación de la carga en el buque.

80. El Grupo de Trabajo decidió mantener la estructura y el contenido actual del párrafo 6.6 en espera de proseguir su examen en una etapa ulterior.

j) Párrafo 6.7

81. A modo de presentación, se recordó que el párrafo 6.7 se basaba en los artículos 6 y 26 de las Reglas de Hamburgo y en el artículo 4.5 de las Reglas de La Haya y de La Haya-Visby. Los principios en que se basaba el párrafo 6.7 recibieron un apoyo general. Las opiniones coincidieron en que no sería apropiado, en esta etapa, fijar en el proyecto de instrumento cantidades para los límites de la responsabilidad. Se señaló que esta cuestión requería un examen más detenido, particularmente si el proyecto de instrumento había de regir el transporte de puerta a puerta, habida cuenta de la diferencia entre los niveles de los límites aplicables a los distintos modos de transporte, que podían oscilar, por ejemplo, entre 2 Derechos Especiales de Giro por kilogramo en el transporte marítimo hasta 17 Derechos Especiales de Giro por kilogramo en el transporte aéreo (limitación de peso).

82. Se sugirió que sería conveniente incluir en el proyecto de instrumento un artículo que previera un procedimiento acelerado de enmienda para ajustar las cantidades de esos límites, por ejemplo, a los niveles previstos en el artículo 8 del Protocolo de 1996 de enmiendas del Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo. Se tomó nota con interés de la sugerencia. Sin embargo, se afirmó que los límites que al final del proceso se decidiera fijar en el apartado 6.7.1 repercutirían en el apoyo dado a un procedimiento acelerado de enmienda.

83. También se sugirió que, de acuerdo con una propuesta formulada en el seminario sobre los regímenes de responsabilidad por el cargamento organizado por el Comité de Transporte Marítimo de la OCDE en enero de 2001, “antes de considerar nuevos límites monetarios, sería aconsejable que la entidad patrocinadora, en el marco de la labor preparatoria de una conferencia diplomática, encargara un estudio independiente sobre la evolución del valor del dinero desde que se fijaron los límites en las Reglas de La Haya-Visby”. Esta propuesta recibió cierto apoyo. No obstante, en este contexto se expresó la opinión de que, habida cuenta del aumento de la utilización de contenedores, el valor medio del cargamento transportado en contenedores había permanecido relativamente estable durante estos años. Se señaló la posibilidad de introducir un límite por contenedor en vez de un límite de bultos.

84. Se recordó que la última parte del apartado 6.7.1 figuraba entre corchetes, dado que aún no se había decidido si una disposición imperativa respecto de los límites de la responsabilidad debería tener efectos vinculantes para una parte o para dos partes, es decir, si cualquiera de las partes podía o no incrementar sus

respectivas responsabilidades. Predominó la opinión de que debía mantenerse en el texto la parte que figuraba entre corchetes.

85. Tras un debate, el Grupo de Trabajo decidió mantener en el proyecto de instrumento la totalidad del texto del párrafo 6.7, que continuaría debatiéndose en una etapa ulterior.

k) Párrafo 6.8

86. A modo de presentación, se recordó que el párrafo 6.8 seguía muy de cerca la pauta del artículo 8 1) de las Reglas de Hamburgo y del artículo 4.5 e) de las Reglas de La Haya-Visby. Esta disposición, que deja sin efecto la limitación general de la responsabilidad, requiere la culpa personal del porteador, pero no prevé las consecuencias de una conducta dolosa o temeraria por parte de un representante o empleado del porteador. La necesidad de demostrar la culpa personal requeriría que se demostrara alguna forma de falta de tipo administrativo de la empresa del porteador. Se expresó la opinión de que no era aceptable que no se previera ninguna disposición sobre la conducta dolosa o temeraria de un representante o empleado del porteador. Se observó asimismo que, en su forma actual, el proyecto de instrumento podía alentar al consignatario a querellarse directamente con el capitán del buque u otro representante del porteador cuando dicho representante actuara temerariamente, dado que la responsabilidad del representante no estaba sujeta a limitaciones. Además, se argumentó que el régimen actualmente previsto en el párrafo 6.8 podía engendrar graves dificultades en el contexto del transporte de puerta a puerta, ya que estaba realmente inspirado en el derecho del mar pero no reflejaba el criterio que prevalecía en el derecho aplicable a otros modos de transporte.

87. Se formuló una pregunta sobre la interacción entre el apartado 6.6.4 y el párrafo 6.8 y la posibilidad de que esas dos disposiciones fueran superfluas. Se replicó que el párrafo 6.8 establecía el criterio general que regía la pérdida del derecho a limitar la responsabilidad (a saber, la actuación temeraria o deliberada del porteador), mientras que el apartado 6.6.4 establecía como norma específica que, en caso de incumplimiento de un acuerdo en virtud del cual el cargamento debiera transportarse bajo cubierta, se consideraría que el porteador había actuado temerariamente. Así pues, el apartado 6.6.4 tenía la finalidad de evitar que el cargador se viera obligado a demostrar la temeridad del porteador en ciertas circunstancias concretas. También coincidieron las opiniones en que las dos disposiciones cumplían distintas finalidades y no eran superfluas.

88. Con respecto al criterio general que debía seguirse en el proyecto de instrumento para regular la pérdida del derecho a limitar la responsabilidad, se expresó la opinión de que convendría prever que las reglas sobre la limitación de la responsabilidad fueran inviolables o casi inviolables a fin de asegurar la coherencia y la certeza en la interpretación de las reglas. Si bien se dieron ejemplos de instrumentos internacionales en que se había seguido ese criterio, se señaló que esos instrumentos preveían una limitación de un importe relativamente alto. Se observó también que en ciertos países los límites inviolables de la responsabilidad se considerarían inconstitucionales, mientras que en otros países los jueces podrían hacer caso omiso de tales límites invocando la doctrina general de un incumplimiento fundamental.

89. En general, el Grupo de Trabajo estimó que el contenido del párrafo 6.8 era aceptable, pero muchas de las delegaciones que participaron en los debates coincidieron en que debía estudiarse más a fondo la posibilidad de agregar al texto una disposición sobre la falta intencional del empleado o del representante del porteador. Se advirtió que no convenía basarse en el concepto de conducta temeraria, porque podía interpretarse de distintos modos en los diversos ordenamientos jurídicos, fomentándose así la búsqueda del foro más conveniente. Se sugirió pues que se estudiara más detenidamente la posibilidad de emplear el concepto de conducta “intencional”, en vez de “temeraria”. Además, se planteó la conveniencia de reexaminar la relación entre la violabilidad y los límites de la responsabilidad, así como la responsabilidad conjunta y solidaria mencionada en el apartado 6.3.4.

90. Se sugirió que se sustituyeran las palabras “acto u omisión personal” por las palabras “acto u omisión”, a fin de ajustar el texto al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar. Se observó también que se trataba de un problema de redacción.

91. Con respecto a las palabras que figuraban entre corchetes, se observó que sería preciso que el Grupo de Trabajo estudiara ulteriormente si en caso de demora procedía dejar sin efecto el límite de responsabilidad.

92. Tras el debate, el Grupo de Trabajo tomó nota de las observaciones y sugerencias formuladas y decidió mantener en el proyecto de instrumento el texto del párrafo 6.8 y seguir examinándolo en una etapa posterior.

l) Párrafo 6.9

93. El Grupo de Trabajo observó que esta disposición revestía importancia práctica reconociendo que la presentación de una demanda por daños y perjuicios en un supuesto de responsabilidad debía iniciarse necesariamente aduciendo la prueba de que las mercancías habían sufrido los daños mientras estaban bajo custodia del porteador. A menos que se suministrara una prueba de que la carga se había entregado dañada, el porteador quedaba amparado en una presunción de entrega en regla. El artículo preveía que esa prueba fuera facilitada por el consignatario notificando la pérdida o los daños o determinando los daños en una inspección conjunta de las mercancías, llevada a cabo por el consignatario y el porteador o la parte ejecutante contra la que se hubiera presentado la demanda. En ausencia de tal notificación o inspección conjunta, era válida la presunción de que el porteador entregaba las mercancías en el estado en que se describía en el contrato. Se subrayó que, en virtud del enunciado actual, la presunción no podría prevalecer si se presentaran pruebas en sentido contrario, aun cuando no hubiera habido notificación. Se observó además que al fijar un plazo de tres días dentro del cual debía darse la notificación se pretendía beneficiar a todas las partes, ya que de ese modo recibirían sin mayor dilación la notificación en caso de daños. Se observó también que un corto plazo de notificación tenía mayor valor probatorio para el demandante, en tanto que, no iría en detrimento de la demanda si la notificación no se presentaba en el plazo fijado, sería más difícil probar que se había hecho. Se rebatió este argumento diciendo que la opinión de que un plazo de notificación relativamente breve fortalecía la prueba era una cuestión de hecho que correspondía resolver a un tribunal o corte. Se expresó la inquietud también de que las palabras

“si no se ha dado una notificación de pérdida o de daños” no dejaba bien claro que no dar una notificación no constituía un límite, como ocurría antes de la entrada en vigor de las Reglas de La Haya. Se señaló que para que la presunción surtiera efecto había que establecer requisitos claros en cuanto a la forma y al contenido de la notificación de pérdida, daño o retraso. Se dijo que por lo tanto habría que considerar la posibilidad de mejorar la forma y el contenido. Se puso de relieve que, si bien no era una condición previa a la presentación de la prueba del daño sufrido por las mercancías durante el transporte, la presunción incentivaba al consignatario a dar la notificación oportunamente.

94. Se planteó si correspondía o no dar la notificación por escrito. Se expresó apoyo por que su forma fuera escrita, aunque se subrayó que ello impondría un requisito demasiado formal y que todo propietario prudente de la mercancía enviaría una notificación por escrito; si no, correspondería al propietario de la mercancía probar que había dado la notificación o que la notificación era implícita. Se sugirió que, en principio y como cuestión de buena fe, la notificación fuera por escrito, a menos que se diera en el momento de la entrega. Se sugirió que se tuvieran en cuenta las comunicaciones electrónicas al modificar la disposición. Se subrayó al respecto que en el proyecto de artículo 2.3 se preveía que las notificaciones pudieran hacerse por medio de comunicaciones electrónicas. Se convino en que, al revisar el proyecto de artículo, la Secretaría tuviera presente el amplio apoyo que se había expresado en favor de una notificación por escrito.

95. Se dijo también que, habida cuenta de que se fijaban distintos períodos de tiempo en función del medio de transporte, sería apropiado que el cumplimiento del plazo correspondiente al último tramo del transporte fuera suficiente para determinar si se había dado a tiempo la notificación. Se señaló que en diversos instrumentos se establecían plazos de notificación de distinta duración, que oscilaban entre tres, seis y siete días, y en algunos casos llegaban a 15. La posibilidad de que se optara por un período de tres días suscitó profunda inquietud por el hecho de que las características geográficas de algunos países impedirían cumplir ese requisito. Se respondió que el consignatario negociaría el lugar de entrega al concertar el contrato, en el que se tendrían en cuenta la distancia geográfica y los plazos de notificación. Se utilizó el mismo argumento para responder a la sugerencia de que la duración del plazo de notificación debería depender de si las mercancías se transportaban o no en contenedores. Se adujo al respecto que era imposible que las partes escogieran el transporte de puerta a puerta de determinadas mercancías o hacia ciertos destinos. Se señaló también que la expresión “días laborables” podría resultar confusa, ya que no todos los países tenían los mismos días feriados, y que sería útil sustituirla por las expresiones “días laborables en el lugar de entrega” o “días consecutivos”. Se apoyó firmemente la opinión de que un plazo de tres días era demasiado breve. Sin embargo, no hubo consenso en cuanto al período que habría que fijar; se sugirió que convendría referirse a “plazo razonable”. Se convino en colocar entre corchetes en el texto revisado la expresión “tres días laborables” junto con otras posibles opciones.

96. Se dijo que la referencia a “inspecciones conjuntas”, que figuraba en el apartado 6.9.1, era demasiado imprecisa y no abarcaba el supuesto de que un porteador se negara a participar en tales inspecciones. Se sostuvo además que la expresión “inspección concurrente” o “*inspection contradictoire*” podría ser más apropiada en un contexto de derecho civil. Se opinó en general que se trataba de una

cuestión de redacción, que debería abordarse en una versión futura del proyecto de artículo.

97. En el apartado 6.9.1 se argumentó que las palabras “o en relación con las mercancías” eran superfluas y que debía aclararse que quien debía dar la notificación en virtud de esta disposición era el consignatario. También se hizo una propuesta de redacción consistente en que se ampliara el alcance del apartado 6.9.1 permitiendo que se diera también la notificación al empleado o representante del porteador o a la parte ejecutante. El Grupo de Trabajo observó que el proyecto de instrumento se había redactado procurando evitar interferencias con el derecho que regía la representación. Se sugirió que se puntualizara si el término “entrega” remitía a la entrega propiamente dicha o si debía equipararse al significado enunciado en el proyecto de artículo 4.1.3. Se indicó que en el proyecto de artículo 6.9.1 el término “entrega” se refería al lugar de entrega en virtud del contrato, pero se preguntó por qué razón el proyecto de instrumento se apartaba de los criterios seguidos en las Reglas de La Haya y en las Reglas de La Haya-Visby en lo referente a la retirada de las mercancías. Se respondió que el criterio seguido en el proyecto de instrumento era de importancia primordial para evitar situaciones en que el consignatario dictara la fecha de retirada, dejando la cuestión fuera del control del porteador. Se formuló una pregunta sobre el modo en que habría que regular la situación en que la ley dispusiera que las mercancías se depositaran en poder de una autoridad respecto de la cual el consignatario pusiera en duda que diera la notificación requerida.

98. Con respecto al apartado 6.9.2, se planteó la cuestión de si la notificación de daños por retraso podía darse antes de la entrega de las mercancías al consignatario. Además, se planteó la cuestión de si, una vez transcurridos los 21 días de plazo para la notificación, se perdería el derecho a reclamar daños y perjuicios por los retrasos y se preguntó si esa disposición se ajustaba al plazo previsto para las demandas en el proyecto de artículo 14. A este respecto, se señaló que el plazo de 21 días era únicamente para la notificación y que el consignatario disponía de un año, a partir de la fecha de la entrega, para interponer demandas judiciales o solicitar procedimientos arbitrales en virtud del proyecto de artículo 14. No obstante, se sostuvo que el plazo de 21 días para notificar a la persona que se consideraba responsable del pago constituiría una carga onerosa para el consignatario.

99. Se aclaró que en el apartado 6.9.3 el concepto de parte ejecutante sólo podía referirse a la persona que entregara efectivamente las mercaderías y no podía abarcar el almacén, a menos que éste entregara las mercaderías.

100. Se apoyó el apartado 6.9.4 por el hecho de que contenía conceptos de buena fe y cooperación entre las partes. Sin embargo, se sugirió que la frase “dar todas las facilidades razonables ... para inspeccionar y tasar las mercancías” debería incluir también una referencia a la obligación de dar acceso a los expedientes y documentos relativos al transporte de las mercancías. Se sostuvo que esta cuestión era particularmente importante cuando se transportaban mercancías sensibles a la temperatura y el porteador sólo podía tener acceso a los datos de temperatura en forma electrónica y esos datos pudieran borrarse rápidamente. Esta propuesta recibió un amplio apoyo.

m) Párrafo 6.10

101. Se declaró ante el Grupo de Trabajo que el párrafo 6.10 regulaba un principio bien reconocido que era preciso examinar en el contexto de la totalidad del proyecto de instrumento. Se reconoció que la disposición era muy importante para evitar la posibilidad de que en una demanda extracontractual se pudiera eludir todo el proyecto de instrumento. Se convino además en que la disposición dependería del alcance final del proyecto de instrumento y, por consiguiente, no podía adoptarse una decisión definitiva al respecto en esta etapa.

102. Se apoyó ampliamente la sugerencia de incluir en la disposición una referencia al retraso en la entrega.

103. Se expresó la preocupación de que el párrafo 6.10 no parecía abarcar las demandas extracontractuales presentadas contra personas que no fueran el porteador, como los manipuladores o estibadores. Se consideró que esta cuestión requería aclaraciones. Se preguntó si otras personas mencionadas en el párrafo 6.3.3 quedaban abarcadas por el párrafo 6.10 y gozaban así de los mismos beneficios, de las mismas excepciones y de los mismos límites. Se respondió que la finalidad del párrafo 6.10 era canalizar todas las demandas que pudieran presentarse en virtud del proyecto de instrumento agrupándolas en esta disposición, y que, como esas partes no estaban sujetas a demandas en virtud del proyecto de instrumento, no procedía incluir dichas partes en el ámbito de esta disposición. Esas otras personas estaban protegidas por el proyecto de artículo 6.3.3. Se señaló además que entre las personas “que no sean el portador” figuraban las partes que no entraran en la definición de “parte ejecutante” en el proyecto de artículo 1.17 y que, por lo tanto, no tenían responsabilidad en virtud del proyecto de instrumento; no obstante, conforme al proyecto de artículo 6.3.3, esas partes podían beneficiarse de las mismas excepciones y limitaciones de responsabilidad que el porteador.

104. En cuanto a la redacción, se señaló que convendría armonizar el título de la disposición en todos los idiomas.

105. Se preguntó también si sería más adecuado que el párrafo 6.10 formara parte del proyecto de artículo 13 relativo a los derechos de demanda judicial. Se respondió que si bien en el proyecto de artículo 13 se definían las personas que tenían derecho a presentar demandas, el proyecto de artículo 6 sobre la responsabilidad del porteador regulaba la base de tales demandas. Por esta razón, se consideró que, si bien la estructura de estas disposiciones podría cambiar en el futuro, actualmente era apropiado mantener el párrafo 6.10 en el proyecto de artículo 6.

2. Proyecto de artículo 9 (Flete)

106. El Grupo de Trabajo reanudó sus deliberaciones sobre el proyecto de artículo 9. Por falta de tiempo, el Grupo de Trabajo sólo había estudiado los párrafos 9.1 a 9.3 en su noveno período de sesiones (A/CN.9/510, párr. 190). El texto del proyecto de artículo examinado por el Grupo de Trabajo se reprodujo en el informe del Grupo de Trabajo sobre la labor de su noveno período de sesiones (A/CN.9/510, párr. 171).

107. Según la opinión general, era necesario incluir en el proyecto de instrumento disposiciones relativas al flete. Se señaló que las prácticas al respecto variaban mucho de una industria a otra y que el pago del flete era una cuestión comercial que debía dejarse en manos de las partes.

a) Párrafo 9.4

108. Se sostuvo ante el Grupo de Trabajo que el párrafo 9.4 era una disposición declaratoria encaminada a ofrecer claridad y a informar al consignatario y a otras personas, particularmente a las que estuvieran al margen del contrato de transporte, sobre lo que debía entenderse por los conceptos de “flete pagado de antemano” o “flete pagadero” cuando figuraran en el conocimiento de embarque. El apartado 9.4 a) indicaba que si en el documento de transporte figuraba la expresión “flete pagado de antemano”, ni el tenedor ni el consignatario serían responsables del pago del flete. Además, conforme al apartado 9.4 b), si en el documento de transporte figuraba la expresión “flete pagadero”, el consignatario podría tener la obligación de pagar el flete. Se apoyó en general la finalidad del párrafo 9.4, que consistía en asegurar que se entendiera correctamente la terminología contractual frecuentemente utilizada. También se consideró que el párrafo 9.4 podía eliminar la incertidumbre en el derecho internacional marítimo de modo que resultara coherente con la práctica efectivamente seguida.

109. No obstante, se observó que el párrafo 9.4 era vago, de modo que apenas podía contribuir a la unificación del derecho del mar, y se expresaron ciertas reservas sobre si era necesario que en el proyecto de instrumento figurara una disposición sobre el flete.

110. Se comentó que el enunciado del párrafo 9.4 a) era demasiado radical al exonerar al tenedor y al consignatario de toda responsabilidad por el pago del flete, y se sugirió que tal vez sería mejor crear una presunción de ausencia de deuda en concepto de flete. No obstante, se expresó también la opinión contraria en el sentido de que el apartado 9.4 a) no debía crear la presunción de que el flete había sido pagado.

111. Se señaló que el apartado 9.4 b) era particularmente problemático y, al ser tan vagos los términos “puede ser responsable”, era de escasa utilidad. También se declaró que los proyectos de párrafo del artículo 12.2.2 y 12.2.4 guardaban una estrecha relación con el apartado 9.4 b), por lo que debería procederse simultáneamente al examen de esas otras disposiciones. Se señaló que si el consignatario asumía la responsabilidad por el suministro de las mercancías debería ser responsable también del flete. Al mismo tiempo, se observó que el apartado 9.4 b) podía servir para proporcionar información o para avisar de que el flete aún estaba pendiente de pago. Sin embargo, se indicó que el pago del flete debería ser un requisito para que pudieran suministrarse las mercancías al consignatario, y no una obligación. Se señaló además que el apartado 9.4 b) debería centrarse en el pago del flete en sí, y no en quién debería estar obligado a hacerse cargo del pago del flete pendiente.

112. A fin de paliar el problema planteado en el apartado 9.4 b) se propuso que se sustituyeran las palabras “dicha declaración indica al consignatario que puede ser responsable del pago del flete” por las palabras “el pago del flete será un requisito

para que el consignatario pueda ejercer el derecho a que se le suministren las mercancías”.

113. Se propuso asimismo, para el apartado 9.4 b), la siguiente variante: “Si los datos del contrato que figuran en un documento de transporte o en un documento electrónico contienen la declaración “flete pagadero” o una declaración de naturaleza análoga, esta disposición se interpretará en el sentido de que, además del cargador, todo tenedor o consignatario al que se le entreguen las mercancías o que ejerza algún derecho en relación con éstas pasará a ser responsable del pago del flete”.

114. El Grupo de Trabajo convino en mantener en el texto el párrafo 9.4, con la reserva de que convendría reexaminar el apartado b) a la luz de las observaciones formuladas y de que los textos propuestos se presentaran como variantes en futuros proyectos del instrumento. Se señaló asimismo que sería preciso examinar el contenido de este párrafo conjuntamente con el proyecto de artículo 12.2.2 y 12.2.4.

b) Párrafo 9.5

115. Se declaró que el párrafo 9.5 constituía una de las disposiciones esenciales del proyecto de instrumento. Se explicó que la disposición tenía la finalidad de hacer efectivo el principio tradicional aplicable en el transporte marítimo conforme al cual es preciso pagar flete por las mercancías y el porteador debe estar protegido contra la insolvencia de sus deudores, protección que cubra el valor de las mercancías. No obstante, se expresó también la opinión de que no convenía fijarse la tarea excesivamente ambiciosa de legislar enunciando un derecho uniforme en lo que se refiere al derecho del porteador a retener las mercancías. En el contexto del debate preliminar del Grupo de Trabajo sobre la cuestión, se le invitó a tomar en consideración los siguientes elementos: a) la necesidad de una disposición que regule el derecho de retención; b) las condiciones que debe cumplir el porteador para ejercer ese derecho de retención; c) la naturaleza de las deudas del consignatario que pudieran justificar la retención de las mercancías; d) la conveniencia de redactar el párrafo 9.5 en forma de disposición imperativa o de supeditarla a un acuerdo en contrario; y e) el régimen legal que regule el derecho del porteador a disponer de las mercancías.

116. Se expresaron dudas sobre la conveniencia de enunciar en el proyecto de instrumento una disposición del tenor del párrafo 9.5. Se señaló que, en ciertas regiones, el único derecho de retención conocido en el transporte marítimo era el derecho de retención del buque, que era ejercido por los astilleros para asegurar que el propietario del buque pagara los costos de mantenimiento o reparación del buque. Se observó asimismo que en los convenios existentes en materia de transporte no figuraba ninguna disposición del tenor del párrafo 9.5. Se expresó la opinión de que la disposición debería limitarse a los pagos de los que fuera responsable el consignatario. La inclusión de los pagos de los que fuera responsable el cargador iría en contra de ciertas prácticas de Incoterms conforme a las cuales el flete se incluía en el precio de las mercancías. Predominó la opinión de que había que procurar establecer un régimen uniforme del derecho de retención. Se convino en general que habría que introducir considerables cambios en el párrafo 9.5.

117. Predominó la opinión de que, si había que mantener en el texto una disposición del tenor del párrafo 9.5, no habría que supeditarla a que el consignatario fuera responsable del pago en virtud del derecho interno aplicable. A este respecto, se señaló que podía ser apropiado reconocer el derecho de retención cuando el consignatario no fuera responsable del flete, por ejemplo, cuando en el documento de transporte figurara la expresión “flete pagadero”. Se sostuvo asimismo que podría ser apropiado establecer un derecho de retención no sólo cuando el consignatario fuera el deudor sino también en ciertos casos en que otras personas, como el cargador o el tenedor del conocimiento de embarque, tuvieran deudas con el porteador. Además, se explicó que el derecho de retención podría perder su razón de ser si, antes de ejercer ese derecho, el porteador tuviera que demostrar que el consignatario era responsable del flete en virtud del derecho interno. Se planteó la cuestión de si el párrafo 9.5 debía crear un derecho de retención o si debía limitarse a establecer una garantía para complementar el derecho de retención que existiera al margen del proyecto de instrumento. En este último caso, se plantearía la necesidad de determinar la disposición de derecho interno en virtud de la cual habría que evaluar la existencia del derecho de retención. Se puso de relieve que la referencia al derecho interno aplicable podría plantear un difícil problema de derecho internacional privado. Se señaló que en las legislaciones se adoptaban diversos enfoques. Por ejemplo, algunas leyes se basaban en la regla de que debía protegerse al porteador de la insolvencia del consignatario. En otras legislaciones se hacía una distinción en función de si se había emitido un documento de transporte negociable, en cuyo caso el interés del tercero que fuera tenedor del documento negociable debía prevalecer sobre el interés del porteador. En general, se consideró que esta cuestión requeriría un mayor análisis.

118. Se expresó la opinión de que si se establecía un derecho de retención, podría considerarse que se alteraba el equilibrio del régimen del transporte internacional en favor del porteador, y ese equilibrio habría de examinarse detenidamente. Preocupaba el hecho de que se estableciera en el proyecto de instrumento un derecho unilateral del porteador a retener las mercancías invocando una presunta reclamación y sin intervención judicial. Se replicó que el objetivo esencial del párrafo 9.5 era establecer por lo menos el derecho del porteador a obtener una garantía suficiente hasta que se efectuara el pago del flete. A este respecto, se sugirió que las palabras “garantía suficiente” se complementarían con las palabras “aceptable para el porteador”. Se sugirió que se tomara en consideración la posibilidad de asegurar que los intereses del porteador se beneficiaran de una protección adecuada sin que ello afectara a la posición de un consignatario que actuara de buena fe.

119. En el contexto de este debate, se expresó la opinión de que en el párrafo 9.5 habría que puntualizar que el derecho de retención no implicaría necesariamente la retención de las mercancías a bordo del buque. Según otra opinión, el derecho de retención de las mercancías debería estar expresamente limitado a las mercancías respecto de las cuales no se hubiera pagado flete, a menos que las mercancías retenidas no pudieran identificarse o separarse de otras mercancías.

120. Con respecto a los diversos costos enumerados en los incisos i) a iii) del párrafo 9.5 a) que justificaban el derecho del porteador a retener las mercancías, se estimó que la enumeración era demasiado exhaustiva. Se expresaron dudas acerca del significado exacto y del límite de la expresión “todos los demás costos”, que

figuraba en el inciso i) del párrafo 9.5 a). Se expresó la opinión de que podría ser esencial incluir en el texto una referencia, no sólo al flete, sino también a los gastos conexos, por ejemplo, para tener en cuenta los casos en que las mercancías transportadas hubieran causado daños. Si bien se reconoció que esas reclamaciones no se liquidaban durante el período en que se ejercía un derecho de retención, se señaló que al menos habría que dar una garantía para cubrir esas reclamaciones. No obstante, se apoyó enérgicamente la idea de limitar las listas de gastos al flete, a la sobreestadía y posiblemente a los daños causados a raíz de la custodia de las mercancías. Se sugirió que se suprimiera el inciso ii) del párrafo 9.5 a) por considerarse que no estaba suficientemente vinculado a la cuestión del flete. En cuanto a la referencia a la avería gruesa, que figuraba en el inciso iii) del párrafo 9.5 a), se argumentó que la obligación de pago sólo podía justificarse si en el contrato de transporte o en el documento de transporte se había insertado una cláusula pertinente. También se sostuvo que la cuestión de la avería gruesa no debería vincularse a la del flete adeudado por el consignatario, ya que el propietario de las mercancías en el momento en que se produjera la avería gruesa podría no ser el consignatario. De modo más general, se afirmó que, si bien el pago del flete podía justificar la retención de las mercancías, el reembolso de otros costos debería dirimirse en negociaciones comerciales entre las partes o debatirse en el contexto de procedimientos judiciales o arbitrales en caso de conflicto entre el porteador y el consignatario o el cargador.

121. Respecto de la cuestión de si el párrafo 9.5 debía formularse o no como regla imperativa, predominó la opinión de que la regla debería estar sujeta a la autonomía de las partes. Se consideró en general que una regla imperativa daría al texto una rigidez innecesaria en lo referente al derecho de retención de las mercancías, sobre el cual el porteador debería poder negociar con sus deudores.

122. Con respecto al derecho del porteador a vender las mercancías en virtud del apartado 9.5 b), se expresaron diversas opiniones. Según una de ellas, esta cuestión no debería regularse estableciendo un derecho amplio, sino que debería dirimirse recurriendo a algún tipo de mecanismo judicial o a otros mecanismos de solución de controversias, a fin de asegurar que el derecho de retención fuera ejercido de buena fe y que la retención de las mercancías tuviera una base jurídica. Según otra opinión, habría que efectuar un cambio de redacción sustituyendo las palabras “del consignatario”, al final del apartado 9.5 b), por las palabras “de la persona que tenga derecho a las mercancías”, a fin de ajustar la disposición al proyecto de artículo 10.4.1 c) ii). También se opinó que en el apartado 9.5 b) habría que hacer una referencia al artículo 10.4. En cuanto al derecho aplicable a la venta de las mercancías de conformidad con el apartado 9.5 b), se expresó la opinión de que convendría especificar en el proyecto de instrumento que la legislación aplicable sería la “*lex fori*”, es decir, la ley aplicable en el lugar en que se retuvieran las mercancías. Con respecto al derecho del porteador a “liquidar las cantidades que se le debieran”, se señaló que esa regla trascendía las reglas tradicionales que regían el derecho de retención en varios países, en virtud de las cuales al titular de tal derecho sólo se le reconocía su prelación frente a otros acreedores.

123. Tras el debate, el Grupo de Trabajo decidió mantener en el texto del proyecto de instrumento el párrafo 9.5 a fin de seguir examinándolo en una etapa ulterior. Por falta de tiempo, el Grupo de Trabajo aplazó su examen del proyecto de artículo

(véase el párrafo 27 *supra*) y de las disposiciones restantes del proyecto de instrumento hasta su próximo período de sesiones.

124. Al término del período de sesiones, el Grupo de Trabajo reanudó sus consultas con representantes de la industria de transportes y con observadores de diversas organizaciones que se ocupan de distintas modalidades de transportes (véase el debate anterior en el párrafo 28 *supra*). En los anexos I y II del presente informe se reproducen a título de información las observaciones de varios representantes de la industria, tal como las ha recibido la Secretaría.

Anexo I

Observaciones del representante de la Cámara Naviera Internacional y del Consejo Marítimo Internacional y del Báltico sobre el alcance del proyecto de instrumento

La Cámara Naviera Internacional y el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO) representan a todos los sectores de la industria de transportes marítimos. La Cámara Naviera Internacional y el BIMCO representan a los propietarios de buques que comercian de aparejo a aparejo, de puerto a puerto y de puerta a puerta y con todas las posibles variantes y combinaciones, por ejemplo, desde un puerto al principio del trayecto hasta la puerta al final del mismo. Por ser lo que representan, la Cámara Naviera Internacional y el BIMCO apoyan la elaboración de un convenio internacional basado en el proyecto preparado por el Comité Marítimo Internacional (CMI). El instrumento redactado por el CMI es un instrumento marítimo suficientemente flexible para ser aplicable a todas las variantes mencionadas.

Cuando el CMI redactó el instrumento, se proponía reforzar las reglas del transporte marítimo unimodal, y no sólo el régimen de responsabilidad, sino también otros aspectos que actualmente no están regulados. No obstante, pronto se reconoció que había que tener en cuenta la realidad del transporte de mercancías en contenedores. Si se elaborara otro régimen unimodal, no se crearía mucho valor añadido. No sería razonable prescindir del transporte de puerta a puerta. Las disposiciones del instrumento deberían ser aplicables al transporte en su totalidad, siempre y cuando el transporte marítimo estuviera regulado en alguna etapa.

La industria naviera no quiere interferir en los regímenes aplicables a otras modalidades de transportes. El instrumento está concebido sobre la base de un sistema de redes que pretende respetar y preservar otros regímenes unimodales, por lo que apoyaríamos decididamente un reforzamiento del instrumento en este sentido agregándole texto que permitiera superar los posibles conflictos de leyes.

El instrumento no debería afectar realmente a los otros sectores de la industria, como los del transporte por carretera y ferrocarril y el transporte aéreo. Cada uno de ellos tiene su propio régimen que continuará aplicándose. Naturalmente, es preciso evitar los posibles conflictos, lo cual no debería ser difícil. El instrumento debería regir la relación entre el cargador y el porteador marítimo o el empresario de transporte multimodal. En cambio, no debería regir la relación entre el cargador y, por ejemplo, el porteador al que se aplique el Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera.

En resumidas cuentas, la Cámara Naviera Internacional y el BIMCO apoyan la elaboración de un convenio marítimo internacional ampliado y que se base en el proyecto preparado por el CMI.

Anexo II

Observaciones del representante del Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización

Agradecemos la oportunidad que se nos brinda de exponer nuestras opiniones sobre el alcance del proyecto de instrumento. Como sabrán algunos de ustedes, las 13 asociaciones miembros del Grupo Internacional son organizaciones mutuas que aseguran la responsabilidad de terceros por un tonelaje del orden del 92% del transporte marítimo mundial.

El Grupo Internacional ha participado activamente en las deliberaciones del CMI, de las que ha salido el proyecto de instrumento que los delegados están examinando. El Grupo ha presentado dos documentos al CMI, que están a la disposición de los delegados. A nuestro juicio, para que el instrumento cumpla su propósito de promover la uniformidad y para que reciba un amplio apoyo internacional, es preciso que prevea un régimen adecuado para el desarrollo de dos modos de transporte: el transporte de puerta a puerta, que es cada vez más frecuente en el contexto del transporte en contenedores, y el transporte tradicional de aparejo a aparejo, que sigue predominando en el transporte de bultos y de cargas fraccionadas en lo que a tonelaje se refiere. En otras palabras, para que el instrumento sea de utilidad para la industria, debe ser flexible y abarcar todos los modos de transporte que incluyan un tramo marítimo.

Reconocemos que será inevitable que surjan ciertos conflictos entre los regímenes unimodales existentes, que se han adaptado para ajustarse a los riesgos particulares y a las responsabilidades potenciales que se derivan del transporte por carretera y por ferrocarril y del transporte aéreo, del mismo modo que los regímenes del transporte marítimo se han formulado en función de los riesgos particulares que entraña este tipo de transporte. No obstante, consideramos que esos problemas potenciales pueden resolverse, aunque deba seguirse un criterio innovador, y, a nuestro entender, el proyecto de instrumento del CMI contribuye en gran medida a ese fin. Concretamente, adopta un enfoque de sistemas de redes en el contexto del transporte de puerta a puerta, que respeta los regímenes unimodales y con el que estamos de acuerdo.

Como hemos dicho, el objetivo primordial de esta iniciativa de la CNUDMI es promover la uniformidad en un ámbito jurídico que actualmente está sujeto a múltiples regímenes según los ordenamientos jurídicos. Sin embargo, no habría que olvidar que los convenios internacionales tratan de asegurar un equilibrio aceptable y equitativo de derechos y obligaciones entre los intereses concurrentes, particularmente si se considera que hay desigualdad entre las posiciones de negociación de las partes. En el caso que nos ocupa, los intereses concurrentes afectan naturalmente al porteador y al cargador. En nuestra opinión, en los últimos 80 años las posiciones respectivas de negociación han evolucionado considerablemente en favor de los intereses del cargador. Según recuerdo, el distinguido delegado de Francia comentó en Nueva York que en varios casos la situación era más ventajosa para los cargadores.

Ya hemos señalado que si la obligación de debida diligencia se hace extensiva a la totalidad del trayecto y si se excluye la excepción por defecto de navegación, la

repartición de riesgos entre el porteador y el cargador se verá sustancialmente afectada, y ello podrá repercutir notablemente en la economía del transporte de puerta a puerta y de aparejo a aparejo, imponiendo una mayor carga financiera al porteador. Por esta razón, apoyamos en su momento la propuesta del distinguido delegado del Reino Unido de que, como mínimo, se incluyan en el catálogo de excepciones las pérdidas o daños ocasionados por un error de pilotaje.

Esta modificación de la distribución de los riesgos y de los gastos conexos del porteador en el transporte puede ser mucho mayor si, tal como sugirieron varias delegaciones, aunque en el momento no se ha adoptado ninguna decisión al respecto:

1) En primer lugar, se impone al porteador la carga de la prueba, obligándolo a demostrar la cuantía de las pérdidas o de los daños de los que no sea responsable, cuando las pérdidas obedezcan en parte a un motivo del que sea responsable y en parte a otro motivo del que no sea responsable. Ésta es la variante 1 del proyecto de artículo 6.1.4.

2) En segundo lugar, se suele imputar al porteador la responsabilidad por las demoras, en vez de limitar tal responsabilidad a los casos en que haya habido acuerdo expreso entre el porteador y el cargador.

3) En tercer lugar, la pérdida del derecho a limitar no se restringe al acto u omisión personal del porteador sino que comprende también los actos y omisiones de aquellas personas de las que sea indirectamente responsable.

Por todas estas razones, hemos sugerido que los artículos sobre cuestiones que afecten a los derechos y responsabilidades del porteador y del cargador se examinen conjuntamente y no, como hasta ahora, por separado. A nuestro entender, sólo así será posible hacer una evaluación justa de si se ha logrado un equilibrio equitativo entre el porteador y el cargador.